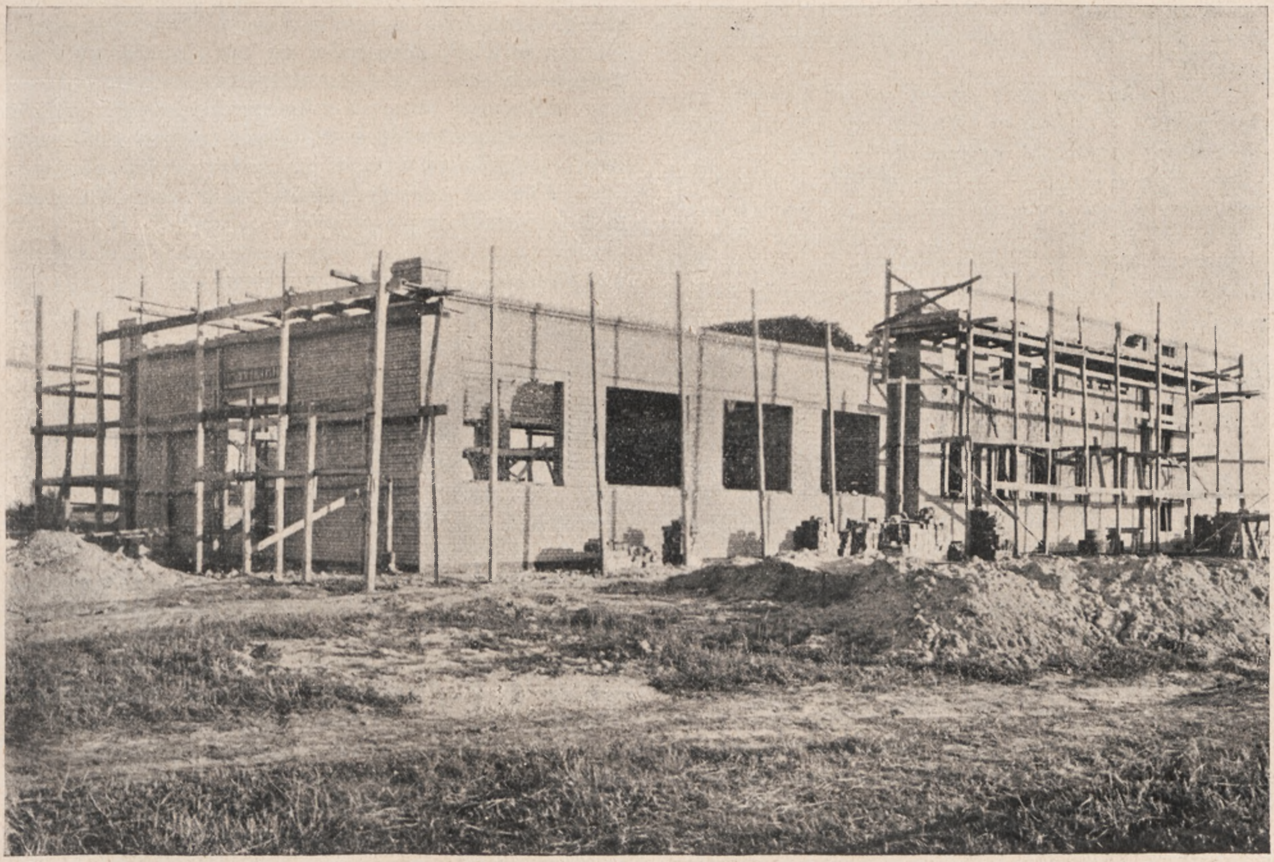
MŁODY LOTNIK
MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY W SZCZEGÓLNOŚCI
SPORTOWI I PRACY MŁODZIEŻY

ROK VI. WARSZAWA — PAŹDZIERNIK 1929 Nr. 10 (60).

L. O. P. P. POPIERA PRACE MŁODYCH KONSTRUKTORÓW



Na Okęciu, pod Warszawą, buduje się z subsydjów L. O. P. P. warsztat dla Sekcji Lotniczej Stud. Polit. Warsz
Pozwoli on młodym konstruktorom rozwinąć dalsze, chlubnie rozpoczęte studja nad budową awjonetek.



Dwa lata mija zaledwie, jak z łamów „Młodego Lotnika" padło hasło: „Akademicy na lotnisko!" i powołany został do życia pierwszy Aeroklub Akademicki, jądro naszych klubów lotniczych.

W dwuletnią rocznicę tego faktu możemy sygnalizować nowe ważne zdarzenie: Nastąpił ostatni akt w organizacji klubów lotniczych w Polsce. Konsolidacja całego ruchu sportowo-lotniczego. Nietylko ze strony czynników oficjalnych, o czem pisaliśmy na tem miejscu w poprzednim numerze, lecz także i wśród klubów. Powstało, mianowicie, Zrzeszenie Klubów Lotniczych, które ogarniając wszystkie stowarzyszenia pracujące w dziedzinie sportu lotniczego, będzie wyrazem ich potrzeb i motorem dalszego rozwoju.

Już więc od dziś mamy sport lotniczy zorganizowany. Z jednej strony występują skonsolidowane czynniki oficjalne — Komisja Lotnictwa Sportowego — „ci, co dają", z drugiej — zrzeszone kluby lotnicze — „ci, co potrzebują". Oba te ciała istnieją przy Aeroklubie Rzeczypospolitej, organie reprezentacyjnym, dając tem dowód swej lojalności i chęci jaknajdalej idącej koordynacji pracy.

Jeżeli dobra organizacja to 60% powodzenia, to my mamy go obecnie ponad 100.

Istnieje w Polsce 11 klubów zorganizowanych: 6 akademickich i 5 innych, oraz 3 w stadjum organizacji. Kluby szkolą na tegorocznych kursach pilotażu około 110 osób, z których większa część wykonała już loty warunkowe. Dokonały ponad 25 tysięcy lotów w czasie blisko 3.000 godzin.

Dorobek to bardzo poważny.

W ślad za rozwojem ruchu sportowo-lotniczego podąża nasze prawodawstwo lotnicze. W Dzienniku Ustaw i Monitorze spotykamy coraz to nowe rozporządzenia i zarządzenia władz, normujące stosunki lotnicze. Kluby są szczególnie wdzięczne Wydziałowi Lotnictwa Cywilnego za te jego prace.

Działalność czysto-sportowa zajmuje w klubach coraz więcej miejsca. Po kilku przelotach i raidach będziemy mieli pierwsze zawody klubowe: Lot południowo-zachodniej Polski i konkursy dla młodych pilotów, wyszkolonych w klubach studenckich. Aeroklubowi Akademickiemu w Krakowie, który te zawody organizuje, należy się szczere uznanie za jego chęć stwierdzenia, że nasze kluby stać już i w roku bieżącym na wyczyny.

Jesteśmy również zdolni dotrzymać placu wielu konkurencjom zagranicznym.

Już teraz nie martwi nas tak bardzo brak polskiego udziału w „Challange International". Nasza R.W.D. dowiodła, że nie da się wyprzedzić wielu innym, reklamowanym maszynom.

Długość trasy międzynarodowego raidu awjonetek wynosiła 6.228 km., polska wykonała około 5.000 km. i stać ją było na lot dłuższy.

Kto wie, coby było, wobec tylu niespodzianek, w jakie obfitowały zawody, gdyby R. W. D. do konkursu stanęła. To jedno zda się nie ulegać wątpliwości: Bylibyśmy zadowoleni.

Idziemy więc naprzód szybkim krokiem. I iść będziemy tak nadal, jeśli nie zawiodą środki. Ale, niestety, z tem coraz gorzej. Zrozumienia dla sportu lotniczego niewiele przybywa. Są setki tysięcy na piłkę nożną, tennis, czy sport wodny, ale w tegorocznym budżecie na sport lotniczy, tak ściśle związany z p. w., funduszów nie starczyło. Czy znajdą się w roku przyszłym? Ano, zobaczymy. Nie lepiej dzieje się w innych działach budżetu państwowego, gdzie dobre chęci władz lotniczych paraliżuje ogólny brak funduszów i tensam brak zrozumienia.

Oczy klubów skierowane są obecnie na przygotowywany budżet państwowy na rok 1930/31. Od niego tylko zależeć będzie, czy za dwa lata następne będziemy mogli notować dalszy pomyślny rozwój naszego sportu lotniczego i równie optymistycznie patrzeć w przyszłość.

O badaniach psychotechnicznych w lotnictwie

W artykule p. t. „Zdolności psychiczne lotnika" starałem się scharakteryzować pokrótce najważniejsze uzdolnienia psychiczne, jakich wymaga zawód pilota, oraz uzasadnić te wymagania zapomocą przykładów z praktyki latania. Obecnie postaram się przedstawić najważniejsze metody, służące do wykrywania tych uzdolnień i określania ich stopnia. Zapoznanie się z temi metodami— choćby najogólniejsze — może być pośrednio interesujące dla niejednego miłośnika lotnictwa, a ważne jest osobiście dla każdego kandydata na lotnika.

Badania psychotechniczne w lotnictwie rozpoczęły się podczas wielkiej wojny, gdy okazało się, że sam tylko lekarski dobór nie stanowi dostatecznej kontroli kandydatów i nie zapewnia należytego uzupełniania szeregów lotniczych. Zapoczątkowano je we Francji już w 1915 r., natychmiast zastosowały je u siebie i inne państwa walczące. Dziś największym rozkwitem cieszą się w Ameryce Półn. i we Włoszech. Metody badań, opracowane w ciągu kilkunastu lat zaledwie, dalekie są jeszcze od doskonałości, jednak praca nad ich ulepszaniem nie ustaje i daje dodatnie wyniki tak, że już dziś metody te, mimo wielu braków, pozwalają z dostatecznym stopniem prawdopodobieństwa kwalifikować kandydatów.

W krótkiem zestawieniu, oczywiście, można uwzględnić tylko najważniejsze i najbardziej charakterystyczne z pośród wielu używanych w różnych krajach. Ograniczymy się do przedstawienia kilku metod służących do badania uwagi i reakcji psychomotorycznej.

Badania uwagi mają na celu stwierdzenie, w jakim stopniu badany osobnik posiada te właściwości uwagi, o których była mowa w poprzednim artykule, a więc: zakres, podzielność, skupienie i jego trwałość.

Jedne z tych metod pozwalają wykryć tylko jedną z tych cech, inne natomiast apelują do kilku jednocześnie. Tak np. zakres uwagi bada się zazwyczaj w ten sposób, że badanemu kolejno pokazuje się na bardzo krótki czas (ułamki sekundy), z pomocą specjalnego aparatu, t. zw. tachistoskopu, bądź zwykłej migawki fotograficznej — kartki, na których wymalowane są różne znaki (proste figury geometryczne, układy kropek i t. p.). Zadaniem badanego jest jak najdokładniej i jak najwięcej zauważyć z tego, co mu się na krótką chwilę ukazało. Po każdej ekspozycji badany musi powiedzieć bądź ile figur widział i jakie, bądź odrysować to, co widział, bądź rozpoznać daną kartkę pośród wielu innych. Większa lub mniejsza liczba błędów świadczy o wierności i szybkości spostrzegania wzrokowego, stanowi miarę, jak wiele ktoś może naraz trafnie spostrzec; cecha ważna dla lotnika w chwili np. przymusowego lądowania na nieznanym terenie, gdy trzeba szybko i niezawodnie zauważyć jego ukształtowanie.

Inna znów metoda służy do badania innych potrzebnych lotnikowi właściwości uwagi. Badanemu ukazują w wąskiej szparze ekranu kolejno po jednym znaki trzech rodzajów, różniące się kształtem i barwą. Znaki te są wymalowane na wstędze, obracającej się wraz z walcem, poruszanym mechanizmem zegarowym. Znaków tych jest po kilkanaście każdego rodzaju. Badany widzi każdy znak przez kilka sekund, poczem znika on z przed szpary ekranu a nasuwa się następny znak na taśmie. Badany powinien w ciągu jednego obrotu walca porachować wszystkie figury, ale każdy rodzaj zosobna tak, ażeby po pełnym obrocie walca potrafił podać sumę znaków każdego z trzech rodzajów. Poprawność wykonania mierzy się ilością popełnionych błędów. Ażeby wywiązać się z tego zadania, badany musi podzielić równomiernie uwagę na trzy mniejwięcej jednoczesne czynności umysłowe (trzy dodawania); musi mieć uwagę cały czas skupioną, aby nie opuścić ani jednej figury i nie pomylić się przytem; skupienie to nie jest momentalne, ale trwałe w ciągu kilkudziesięciu sekund; badany musi być odporny na zmęczenie uwagi.

W poprzednim artykule staraliśmy się wykazać, że te same właściwości cechują pracę lotnika, jakkolwiek wykonywaną na innym materjale. Czynności pilota różnią się sytuacją zewnętrzną, ale warunki psychiczne wykonywania i tych czynności i opisywanej próby są tego samego rodzaju.

Bardzo bliskie badaniom uwagi są badania reakcji psychomotorycznej. Od samego początku zastosowania psychotechniki w lotnictwie uważano je za najważniejsze, przypisując wielką wagę dla pilota zdolności do szybkiego reagowania na spostrzeżenia bodźców zewnętrznych. Badanie to odbywa się w ten sposób, że badany, na umówiony sygnał, np. zapalenie się lampki, dzwonek, dotknięcie i t. p., jaknajszybciej wykonywa umówiony ruch, np. naciska odpowiedni klucz. Zarówno urządzenie, wywołujące sygnał (lampka, dzwonek) jak i klucz, naciskany przez badanego, są włączone w obwód elektryczny, do którego należy też szczególny zegar, mierzący czas w setnych lub tysiącznych częściach sekundy. Cała instalacja funkcjonuje w ten sposób, że jednocześnie z chwilą zja-



Badania reakcji psychomotorycznej.

wienia się sygnału, np. zapalenia się lampki, wskazówka zegara zaczyna się obracać i zatrzymuje się dopiero wtedy, gdy badany naciśnie klucz. W ten sposób można z ogromną dokładnością odczytać czas, jaki był badanemu potrzebny do zauważenia sygnału i wykonania najprostszego ruchu; zazwyczaj wynosi on kilkanaście setnych sekundy.

Oczywiście, żeby badany mógł jak najszybciej zareagować, musi bacznie uważać na sygnał; w ten sposób bada się zarazem także i uwagę. Przy każdem badaniu mierzenie czasu reakcji powtarza się kilkanaście razy, poczem oblicza się średnią arytmetyczną poszczególnych czasów oraz zwraca się uwagę na to, czy duże są różnice między poszczególnemi czasami, t. j. czy badany reaguje równomiernie, co świadczy o trwałem skupieniu uwagi.

Opisany powyżej sposób badania stanowi metodę najprostszą, która w zastosowaniu do różnych zawodów uległa różnym modyfikacjom, mającym na celu upodobnić zarówno rodzaj sygnałów, jak i sposób reagowania do rzeczywistej pracy w danym zawodzie.

Przykładem takiego przystosowania do lotnictwa jest aparat, skonstruowany przez inż. pil. Read'a według wskazówek prof. Flach'a, rys. 2. Aparat ten stanowi kabinę pilota angielskiego płatowca szkolnego „Avro". W kabinie tej, prócz sterów, znajduje się przed badanym przyrząd, złożony z szeregu różnobarwnych lampek. Najmniejsza zmiana położenia knypla lub sterów nożnych gasi lub zapala lampki. Przy wyrównaniu sterów palą się tylko lampki białe, przy każdem natomiast wychyleniu sterów z położenia normalnego zapalają się lampki czerwone lub zielone. Badanie polega na tem, że osobnik badany nadaje położenie, odpowiadające różnym pozycjom lotu. Z włączeniem prądu zapalają się lampki kolorowe, badany zaś ma natychmiast doprowadzić stery do położenia normalnego. Przy zbliżaniu sterów do tego położenia kolejno gasną lampki barwne, a przy osiągnięciu należytej pozycji palą się już tylko lampki białe. Czas trwania i sposób wykonania każdego ruchu badanego zapisuje się automatycznie na specjalnym rejestratorze, zbudowanym na zasadzie telegrafu Morse'a. Szereg w ten sposób zarejestrowanych wyników pozwala scharakteryzować pod kilkoma względami sposób reagowania badanego.

Zarówno przy badaniu aparatem Reid'a, jak i przy innych zadaniach, dawanych badanemu, niekiedy utrudnia mu się pracę, przestraszając go nagłym gwałtownym blaskiem i t. p. Ma to na celu zbadanie, w jakiej mierze badany potrafi opanować odruchy i zachować przytomność umysłu, mimo przestrachu. Te ostatnie metody nie dają dotąd dostatecznie wiarygodnych wyników, tembardziej zatem zasługują na doskonalsze opracowanie.



Aparat Read'a.

Dr. B. Zawadzki.

Wyniki Międzynarodowego Konkursu Awjonetek

(Koresp. inż. St. Praussa)

Paryż, 18.IX 1929.

Konkurs „Le Challange International de Tourisme" zakończył się niespodzianką: zwycięzcą został Morzik na B.F.W. z Siemensem 70 KM; Morzik, który przy próbach zużycia paliwa i własności praktycznych zajął zaledwie 30-te miejsce. Zwycięstwo osiągnął tylko dzięki niewłaściwemu podziałowi maszyn na kategorje, błędowi warunków konkursu, niezauważonemu przez nikogo wcześniej, jak po fakcie dokonanym.

Maszyny podzielone były na kategorje podług wagi własnej: 1 kategorja—do 308 kg, 2 kategorja — do 440 kg wagi maszyny pustej. Przypuszczano ogólnie, że w pierwszej kategorji stawać będą maszyny wyłącznie ze słabemi silnikami, około 40 KM., a w drugiej z silniejszemi, do 100 KM. Tak też było naogół; jedynym wyjątkiem był B. F. W. Morzika, z silnikiem 70 KM, który stawał w pierwszej kategorji razem z 40-konnemi Klemmami. Że zaś w konkursie największą rolę grała szybkość przelotu, inaczej oceniana dla każdej klasy, nic więc dziwnego, że Morzik osiągnął zwycięstwo, przed renomowanemi Mothami i Klemmami.

Drugą sprawą gorąco komentowaną i rozważaną była i jest sprawa dyskwalifikacji trojga zawodników, kpt. Broad'a na Moth'ie, lorda Carberry na Raab-Katzenstein'ie i miss Spooner na Moth'ie, którzy przelecieli we Włoszech ponad strefą zakazaną. Zawodnicy ci zajęli drugie, trzecie i dziesiąte miejsce w ogólnej klasyfikacji; opinja ogólna broni ich przed dyskwalifikacją, jako że w warunkach zawodów nie było nic powiedziane o trasie przelotu między punktami kontrolnemi, popełnili więc tylko wykroczenie przeciw prawu lotniczemu, a nie warunkom konkursu. Wrazie dyskwalifikacji kapitana Broad'a i lorda Carberry, na drugie miejsce wyjechałby Lusser na Klemmie z Salmsonem 40 KM.

Najlepiej ocenić można system klasyfikacji maszyn rozpatrując ilości punktów, osiągniętych przez poszczególne płatowce. Ogólna ilość punktów, możliwa do wykonania 165 punktów

z tego: 1) własności praktyczne		
a) urządzenia techniczne	26	„
b) nieotwieranie motoru w czasie przelotu	10	„
c) niezamienianie śmigła i kół	4	„
2) zużycie paliwa	20	„
3) regularność lotu	35	„
4) szybkość	70	„

Próba zużycia paliwa była eliminacyjną i ona też miała ograniczyć moc silnika, jednak zużycie dopuszczalne było tak wielkie, że pozwoliło stawać w pierwszej kategorji maszynie z 70 konnym silnikiem. Ilości punktów możliwe do osiągnięcia można podzielić na: A) punkty osiągalne w czasie prób w Orly (1a i 2) razem 46 oraz B) punkty osiągalne w czasie przelotu (1b, 1c, 3, 4) razem 119.

W grupie A) punkty za urządzenia techniczne (komfort, podwójne sterowanie, gaśnice, spadochrony, rozruszniki, demontaż) otrzymały wszystkie maszyny bez poważniejszych różnic. Natomiast próba zużycia paliwa (przelot około 325 km Orly — Arthenay — Orly) dała poważne różnice klasyfikacji, powodując jednocześnie eliminację 8-miu maszyn: cztery z powodu przekroczenia dozwolonego zużycia paliwa, 3 z powodu przymusowego lądowania i jedna (Hoffmann na „Arodo") z powodu wypadku zakończonego śmiercią pilota.

Ogólnie w grupie A) pierwsze miejsca zdobywają: Wirth (Klemm Salmson 40 KM), Kleps (Avia Walter 85 KM), Nehring (Darmstadt, Genet 65 KM), uzyskując po 32,50 punktów na możliwych 46.

Szczegółowe wyniki przedstawia załączona tabela, ilustrująca ostateczną klasyfikację oraz wyniki poszczególnych prób.

Z pierwszych miejsc, pomijając „fuksa" Morzika, i Carberry'ego na maszynie wyścigowej bez praktycznego znaczenia, Broad i Lusser dają nam przykłady dwóch maszyn, słabosilnikowej i maszyny o średniej mocy, o rzeczywistych walorach praktycznych, uzyskujących dobre noty w obu grupach A) i B).

Ze zwycięzców grupy A) w ogólnej klasyfikacji Kleps zajmuje dopiero 7-me miejsce. Z tej klasyfikacji widać wyraźnie, że konkurs był raczej wyścigiem, a nie zawodami dla maszyn turystycznych. Dowodem tego choćby 3-cie miejsce lorda Carberry'ego na maszynie zupełnie bez wartości turystycznej.

Naogół konkurs wykazał bardzo staranne przygotowanie zawodników, zarówno pod względem płatowców, jak i silników. Z 55 zawodników: 8-miu zostało wyeliminowanych, lot zaś po Europie ukończyło 32, co jest dobrym wynikiem przy tak trudnej trasie. Pod względem narodowościowym, Niemcy byli przygotowani najlepiej, po nich Anglicy; najgorzej—Francuzi. Maszyny konkursowe francuskie były wykończone w ostatniej chwili. Jeden z Potezów oblatywany był w dniu ostatecznego zgłoszenia maszyn do konkur-

SZCZEGÓŁOWE WYNIKI MIĘDZYNARODOWEGO KONKURSU AWJONETEK

Znak rozpoznawczy	Typ awjonetki	Typ silnika	Kategorja *)	Pilot	Narodowość	Średnia szybkość osiągnięta na trasie w km/godz.	Punkty zdobyte przed startem do lotu okrężnego za: Wytrzymałość i solidność wykonania max 8	Urządzenie rozruchowe max 3	Urządzenie podwójnego steru max 2	Urządzenie spadochronowe max 2	Zabezpieczenie przeciwpożarowe max 6	Łatwość rozbiórki max 5	Zużycie materj. pędnych max 20	Razem	Punkty zdobyte po locie za: Niewymienianie części max 14	Regularność lotu max 35	Szybkość **) max 50	OGÓLNA ILOŚĆ PUNKTÓW
A4	BFW 23b	Siemens 70	II	Morzik	Niem.	129	4	0,75	1	1,25	3,25	3	6,25	19,50	14	35	70	138,50
H5	De Havilland	Gipsy 85	I	Broad	Angl.	154	5,25	1,25	1,25	1	2	5	10,50	26,25	14	35	60	135,25
B3	R. K. 25	Cirrus 90	I	Carberry	Kanad.	155	4	—	—	1,25	3	—	3,75	12	14	35	70	131,00
C2	Klemm 25	Salmson 40	II	Lusser	Niem.	123	4	3	1	1,25	2,75	4	14,50	30,50	14	35	48,75	128,25
M3	Romeo	Fiat 80	I	Guazzetti	Włoch	145	5	1.25	1,50	1	3,75	4,75	11	28,25	14	35	50	127,25
A3	BFW 23b	Siemens 70	II	v. Dungern	Niem.	126	4	1,25	1	1,25	3,25	4	5,50	20.25	14	35	57,50	126,75
T1	Avia BH II	Walter 85	I	Kleps	Czech	139	4,25	3	1	1,50	3,25	3	16,50	32,50	14	35	45	126,50
M2	Romeo	Fiat 80	I	Castaldo	Włoch	146	5	1,25	1,50	1	3,75	4,75	8	25,25	14	35	50	124,25
M1	Romeo	Fiat 80	I	Gelmetti	"	148	5	1,25	1,50	1	3,75	4,75	0,75	18	14	35	55	122,00
H6	De Havilland	Gipsy 85	I	Ms. Spooner	Angl.	145	4,75	1,25	1,25	1,25	3,25	5,75	5,75	22,50	14	35	50	121,50
D5	Junkers	Genet 80	I	Roeder	Niem.	136	5,50	1,25	1	1,50	3,75	0,25	17	30,25	14	35	41,25	120,50
K8	Romeo	Fiat 80	I	Benassatti	Włoch	142	5	1,25	1,50	1	3,75	4	2,75	19,25	14	35	48,75	117,75
K3	Fiat AS I	Fiat 85	I	Lombardi	"	143	4,75	1,25	1,75	1,25	3,50	4	2	18,50	14	35	50	117,50
K6	Fiat AS I	Fiat 85	I	Botalla	"	145	4,75	1,25	1,75	1,25	3,50	4	1,50	18	14	35	50	117,00
C6	Klemm 25	Salmson 40	II	Poss	Niem.	116	4	3	1	1,25	2,75	4	14,25	30,25	14	35	35	114,25
S2	Klemm 25	Salmson 40	II	Wirth	Szw.	114	4	2	1	1,25	2,75	4	17,50	32,50	14	35	32,75	114,25
D4	Junkers	Genet 80	I	Kneer	Niem.	129	5,50	1,25	1	1,50	3,75	0 25	16,25	29,50	14	35	32,75	111,25
A2	BFW 23	Siemens 70	II	Offermann	"	120	4,25	1,25	1	1,25	3,25	2,25	0,75	14	14	35	40	109,25
C4	Klemm 26	Cirrus 80	I	Kirsch	"	125	4,25	1,25	1	1,50	3	4	12,75	27,75	14	35	28,75	105,50
C5	Klemm 25	Salmson 40	II	Siebel	"	106	4	3	1	1,25	2,75	4	14	30	14	35	24,75	104,00
M5	Breda 15	Cirrus 80	I	Mazotti	Włoch	124	5,50	1,25	1,25	1,50	3,75	1,75	11	26	14	35	27,75	102,75
F5	Potez 36	Salmson 80	I	M. Weiss	Franc.	122	5,75	3	1,25	1	3.25	2,50	7	23,75	14	35	25,75	98,50
K4	Fiat AS I	Fiat 85	I	Donatti	Włoch	125	4,75	1,25	1,75	1,25	3,50	4	1,50	18	14	35	28,75	95,75
S1	Klemm 25	Salmson 40	II	Burkhard	Szw.	102	4	3	1	1,25	2,75	4	8,75	24,75	14	35	20,75	94,50
F1	Guerchais	Salmson 95	I	Lemerre	Franc.	125	5,25	3	1	1	3,50	—	1,25	15	14	35	28,75	93,75
F6	Potez 36	Salmson 95	I	Finat	"	120	5,75	3	0,25	1	3.25	2,50	2,75	18,50	14	35	23,75	91,50
B9	Albatros	Siemens 70	I	Junck	Niem.	111	3,75	1,25	1	1	3	4	11,25	25,25	14	35	15,75	90,00
E7	Caudron 191	Salmson 95	I	Delmotte	Franc.	120	4,50	1,25	—	1,25	2,75	—	3	12,75	14	35	23,75	85,50
A5	BFW 23b	Genet 80	II	Croneiss	Niem.	96	4	0,50	1	1,25	3,25	3	2,25	15,25	13	35	15,25	85,00
M6	Breda 15	Cirrus 80	I	Liberratti	Włoch	92	5,50	1,25	1,25	1,50	3,75	1,75	9,25	24,25	14	35	3,50	76,75
H2	St, Hubert	Walter 85	I	Mauss	Belg.	104	4	0,875	—	1,25	3,50	—	8.50	18,125	14	30	10,50	72,625

*) I-a kategorja — dwumiejscowe o ciężarze własnym od 280 do 400 kg, II-ga kategorja — dwumiejscowe o ciężarze własnym do 280 kg.

**) Prócz tego w regulaminie przewidziano, iż ci trzej zawodnicy, którzy posiadać będą najlepsze szybkości średnie zarówno w I-ej jak i w II-ej kategorji, otrzymają dodatkowo punkty: 1-szy — 20, 2-gi — 10 i 3-ci — 5.

su. Wypada też wspomnieć tu o udziale w konkursie maszyny francuskiego Aeroklubu Akademickiego (Club Aéronautique Universitaire).

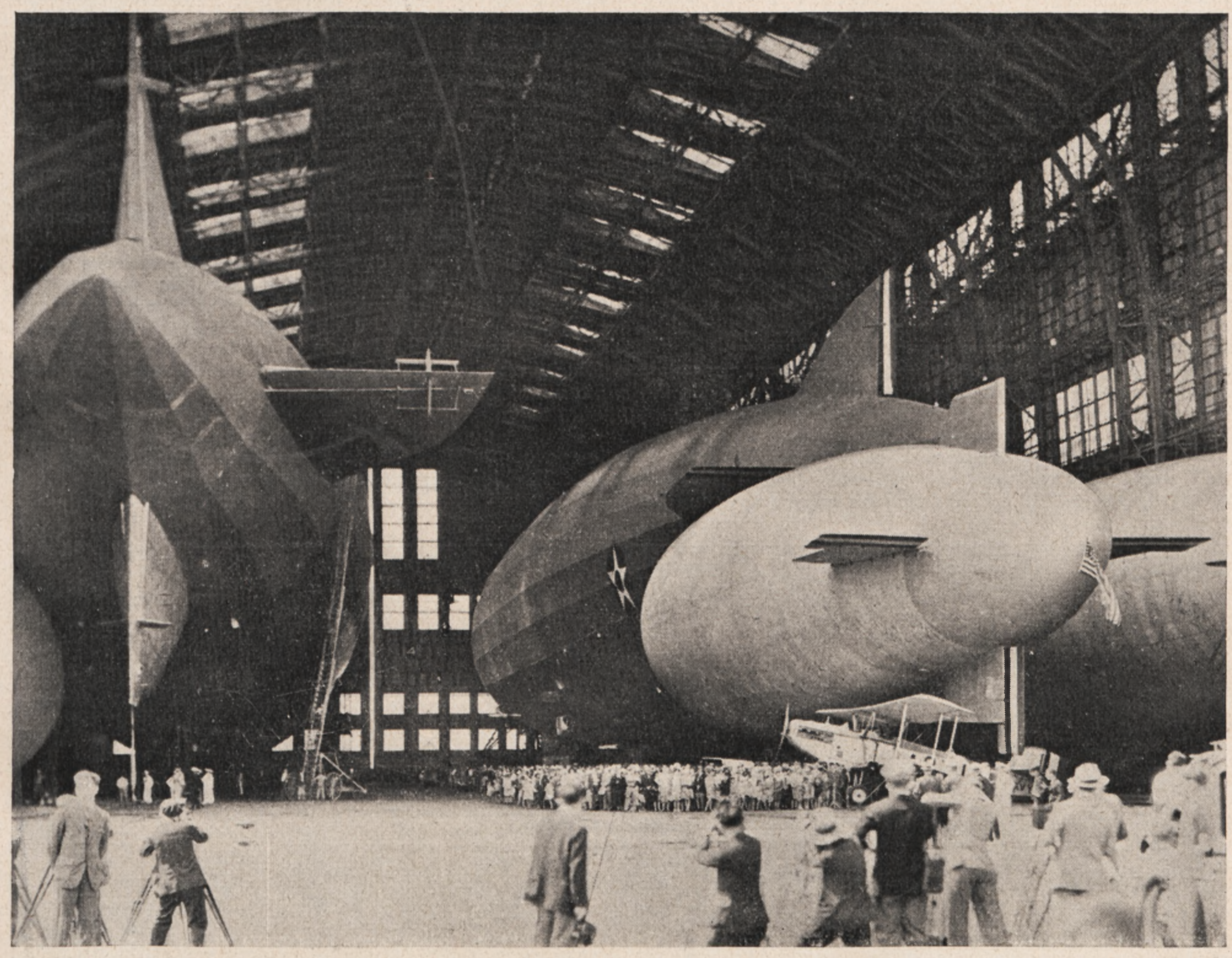
Klub ten za subsydjum Ministerstwa Lotnictwa „wynajął" sobie na czas zawodów Caudron'a C-109 z Salmsonem 70 KM. Załogę stanowili Marcel Ducout, wiceprezes klubu i członek tegoż—Charles Fauvel. Całkowite wyekwipowanie, spadochrony i t. d. były wypożyczone na czas konkursu przez firmy. W drugim dniu lotu, podczas przymusowego lądowania w okolicach Genewy, samolot uległ uszkodzeniu i musiał powrócić do Paryża.

Warto jeszcze, na zakończenie, wspomnieć o silnikach.

Typ silnika	Stawiło się w Orly	Startowało do lotu	Ukończyło lot
Salmson	13	11	9
Fiat	8	8	8
Siemens	8	5	4
Cirrus	7	6	4
Walter	6	5	2
Genet	5	5	3
Gipsy	3	3	2
Renault	3	1	—
Anzani	1	1	—
Isotta	1	1	—

LOT „ZEPPELINA" L Z 127 DOOKOŁA KULI ZIEMSKIEJ

Rozwój konstrukcyjny sterowców wymaga daleko większego nakładu pracy i kapitału, niż lotnictwo płatowcowe. Chcąc zbudować sterowiec, musimy najpierw pomyśleć o hali, gdzieby można było takiego kolosa powietrznego montować. Z natury rzeczy więc wynika, że w czasie powojennym prace nad realizacją podobnych



„Graf Zeppelin" LZ127 (na lewo), „Los Angelos" oraz 2 inne sterowce — bliźniacze J3 i J4 we wspólnej hali w Lakehurst.

projektów utknęły na martwym punkcie, względnie posuwały się żółwim krokiem naprzód.

Nie przerwano jednak prac w biurach konstrukcyjnych, czego dowodem są projekty wychodzące z kreślarni dra Eckenera, które wreszcie w roku zeszłym, po dziesięciu latach, doczekały się realizacji w postaci sterowca L. Z. 127.

„Graf Zeppelin" okazał się typem pod każdym względem udanym, a podczas swych lotów transatlanckich, względnie w czasie podróży naokoło kuli ziemskiej, zdał egzamin celująco.

Trasa ostatnio dokonanego lotu była następująca: 7 sierpnia b. r. L. Z. 127 wystartował z Lakehurst i przybył 10.VIII do Friedrichshafen, przelatując przestrzeń 8.100 km. w ciągu 54 godz. 40 min., a więc ze średnią szybkością 148 km./godz.

Następnie, w czasie od 15 do 19 sierpnia, przelatuje trasę 12.247 km., dzielącą Friedrichshafen od Tokio. Ten lot trwa 101 godz. 29 min., co daje średnią szybkość 110 km/godz.

W dalszym ciągu niemiecki sterowiec startuje dn. 23.VIII i lecąc przez Ocean Spokojny ląduje dn. 26.VIII. po 79 godz. 59 min. lotu na zachodnich brzegach Ameryki Północnej w Los Angelos. Przestrzeń 8653 km. pokrywa z szybkością 108 km./godz.

Między 27 a 29 sierpnia leci z Los Angelos do Lakehurst, odległego o 4737 km. Czas lotu wynosi 52 godziny, z czego wynika średnia szybkość na tym etapie 91 km./godz.

Ostatni wreszcie etap, z Lakehurst do Friedrichshafen, osiąga „Graf Zeppelin" między 1 a 4 września, przelatując poraz piąty znaną mu drogę przez Ocean Atlantycki do Europy. Przestrzeń 8.100 km. przebywa ze średnią szybkością 120 km./godz. w czasie 67 godz. 30 min.

Jeżeli zesumujemy czasy i drogi poszczególnych etapów, to otrzymamy: 41.837 km. przeleciane w ciągu 355 godz. 58 min., to znaczy 14 dni 19 godz. 58 min., z czego wynika średnia szybkość na całym przelocie 117 km./godz.

W niespełna jeden miesiąc, gdyż w ciągu 29 dni, pasażerowie sterowca oblecieli glob ziemski dookoła. Podróż ta odbyła się bez najmniejszego wypadku. Czyniąc pomiary szerokości i długości geograficznej, wiedziano zawsze dokładnie o miejscu, w którem się w danej chwili znajdowano. Nie było więc nigdy obawy zbłądzenia. Również, dzięki radjostacji nadawczo-odbiorczej, można było stale nawiązać kontakt z lądem, względnie z najbliższemi okrętami; tą drogą także otrzymywano komunikaty meteorologiczne, których znajomość pozwalała na unikanie stref burzliwych.

Nie możemy sterowca L. Z. 127 nazwać tworem pod względem technicznym zupełnie doskonałym, ale w żadnym wypadku nie możemy mu zaprzeczyć bardzo dużego stopnia użyteczności, sprawności i zdatności do aeronawigacji na dalekie przestrzenie. Wszak podczas całej podróży „Graf Zeppelin" startował stale o godzinie, zgóry kilka dni naprzód oznaczonej, prawie że bez względu na warunki atmosferyczne.

To są fakty, które same za siebie mówią.

Chcąc przystąpić do zastosowania sterowców w komunikacji na szerszą skalę, musimy, nie wnikając już w szczegóły ulepszenia samej konstrukcji statku powietrznego, stworzyć odpowiednie warunki, któreby wpłynęły w znacznym stopniu na wydajność i użytkowność eksploatacji danej gałęzi przemysłu.

Mam tu na myśli manewrowanie po ziemi, start i zakotwiczanie. Muszą one zostać zmechanizowane. Wszak dzisiaj wprowadzanie i wyprowadzanie sterowca z hali hangarowej, przymocowywanie przy lądowaniu do masztu kotwicznego, jak również spuszczanie z kotwicy, należą do czynności przedstawiających największy kłopot i niebezpieczeństwo.

Trudno jest teraz przewidzieć, jaki typ masztu kotwicznego stanie się w przyszłości najodpowiedniejszym w użyciu. W Ameryce przeważa typ krótkiego masztu stałego. Jako jego zalety podają: taniość konstrukcji, większą łatwość dostępu do sterowca, pozwalającą na dokonywanie drobnych poprawek i napraw, lepszą możność lądowania i większe bezpieczeństwo.

Jak widzimy, zostaje jeszcze inżynierom szerokie pole pracy, które niewątpliwie przyczyni się do rozpowszechnienia i szerszego zastosowania sterowca.

Zobaczymy, co przyszłość okaże. Dzisiaj zbierają słusznie im się należące laury: inż. Eckener i cały jego personel pomocniczy, którzy swym śmiałym czynem cały świat zadziwili.

Podróż Zeppelina odbija się już echem u finansistów amerykańskich, którzy mają zamiar przystąpić do zawarcia umowy z konstruktorem, celem zrealizowania w ciągu 2 ch lat projektu regularnej komunikacji powietrznej między Europą a Ameryką.

Powstaje towarzystwo akcyjne niemiecko-amerykańskie, gdzie udziałowcem również będzie „Hamburg-America Linie", które ma zamówić pięć sztuk sterowców z dwuletnim terminem dostawy. Mówią również o uruchomieniu linji z Europy do Buenos-Ayres, jakoteż o linji Berlin-Tokio i dalej przez Ocean Spokojny do Ameryki.

Zakłady we Friedrichshafen opracowują nowy typ sterowca, do którego budowy przystąpią z chwilą ukończenia nowej hali. Będzie to L. Z. 128, o pojemności 150000 m³., długości 245 m., największej średnicy—39,5 m. i o mocy 4.240 KM. Szybkość tego statku ma wynosić 140 km/godz.

Dla porównania przytoczę wymiary L. Z. 127: pojemność 105000 m³, długość — 236 m., średnica 30,5 m., moc 2750 KM., szybkość 120 km/godz.

Inż. St. Rogalski.





WARSZAWA — POZNAŃ — ERFURT — FRANKFURT — NANCY — PARYŻ (Orly i Bourget) — LYON — NIMES — PERPIGNAN — BARCELONA — MARSYLJA — MEDJOLAN — WENECJA — WIEDEŃ — KRAKÓW — WARSZAWA.
CA. 5.000 KM — 42 GODZ.

Lot odbywał się pod barwami A. A. Warsz.; sfinansowała go L. O. P. P. Pilotował por. Żwirko (na fot. tyt.).

Mimo wczesnej pory, kilka osób na starcie. Kapitan Halewski i grono kolegów. Dzień zapowiadał się pogodnie. Lekki wiaterek zaledwie chwilami dźwigał zwisające worki na hangarach. Ostatnie formalności celne i paszportowe w porcie, no i w drogę. Było to 9 sierpnia, w piątek.

Płatowiec mocno obciążony: narzędzia, części wymienne, pełne zbiorniki, nasze bagaże.

Zarzuciłem śmigło, wlazłem do kabinki. Zawarczał motor. Płatowiec robi rundę nad lotniskiem — lecimy na zachód.

Anteny radjostacji w Błoniu. Motor zaczyna nawalać. Co robić? Naprzód, czy wracać? Ale por. Żwirko i tak na każdym terenie, w razie przymusowego lądowania, da sobie radę, a więc — naprzód! Pogoda psuje się, niebo szare, chwilami kropi deszcz.

Poznań. Lądujemy. Kilku członków A. A. P. na starcie z prezesem na czele. Pomagają nam. Dolewamy benzyny, smarów i dalej w drogę. Pogoda coraz gorsza, lecimy nisko; motor, jakby zrozumiał, że trzeba teraz intensywnie pracować — warczy równomiernie. Mijamy Odrę. Mgła. Frankfurtu nie widać.

Pod nami pagórki, lasy i jeziora. Koło 11-ej zdala wyłania się Berlin; setki kominów dymi, przysłaniając miasto. Wreszcie Tempel hof, najwspanialsze lotnisko Europy, pod nami. Runda przepisowa i lądujemy.

O dalszym locie niema mowy; ciężkie deszczowe chmury wiszą nad ziemią, a przecież dalej na zachód—góry. Toteż zostajemy w Berlinie na noc. Na dziś dosyć, cóż robić? Zresztą mamy trochę zajęcia przy motorze; pozatem paliwo, formalności celne i paszportowe. Na tem lotnisku wszystko idzie sprawnie, niczego nam nie brak.


W Orly, w towarzystwie kolegów.

Sobota. Wstajemy rano i udajemy się na lotnisko. Pogoda wciąż kiepska, ale czekać nie chcemy. Raz start nieudany, bo świece nawalają. W chwilę później — powtarzamy. Silnik idzie jako tako. Byle do Paryża! Chmury nisko. Im dalej na zachód, tem falistość terenu większa. Ziemia czasem zbliża się pod sam płatowiec, trzeba go wtedy drzeć wgórę, w chwilę później — znów opada. Staramy się lecieć dolinami, ale tu znów mgła utrudnia orjentację. Ratuje wtedy busola. Po niecałych dwóch godzinach lotu jesteśmy w Erfurcie. Szybko dopełniamy zbiorniki i lecimy do Frankfurtu. Nad górami ogromnie rzuca; chmury wyżej, pogoda coraz lepsza. Zdaleka przebłyskuje słońce. Wreszcie nad Renem zupełnie się przeciera; rzeka lśni w słońcu.

Frankfurt, ostatnie lotnisko niemieckie. Znów ten sam ład i porządek. Jedynie okpili nas na benzynie—zadużo policzyli litrów, więcej niż zbiornik mógł pomieścić...

Wieczór robi się piękny, cichy. Lecimy do Nancy. Już pod nami Francja. Teren lekko falisty, zalesiony. Tory co chwila giną w tunelach, miasta wtulone w dolinach. Zmierzch zapada, gdy lądujemy na lotnisku wojskowem w Nancy. Tego dnia zrobiliśmy ładny kawał drogi—około 920 km.

W Nancy jest lotnisko wojskowe; że to sobota wieczór, więc pustki. Z trudem znajdujemy oficera inspekcyjnego. Nie wie on, co z nami robić. Dzwoni do dowódcy korpusu, garnizonu, ale napróżno; wreszcie puszcza nas do miasta.

Miasto Stanisława Leszczyńskiego; śliczny plac z jego pomnikiem. Wystawiła go wdzięczna Lotaryngja.

Rano w niedzielę znów na lotnisko. Na dwunastą zapowiedzieliśmy przylot do Paryża.

Za Nancy lasy ogromne, skały gdzieniegdzie zupełnie białe, dużo kamieniołomów. Dalej Szampanja—winnice. Tu szczęście zaczęło nas opuszczać; silnik wyrzuca oliwę coraz bardziej, chwilami lecimy na sześciu cylindrach. Wreszcie zmuszeni jesteśmy do lądowania w polu. Pracujemy przy silniku; mamy już tylko godzinę lotu do celu. Naturalnie, oczywistem się staje, że na czas nie zdążymy. Po doprowadzeniu motoru do możliwego stanu — startujemy do Paryża. Upał nieznośny, duszno, atmosfera burzowa.

Spóźniamy się o dwie godziny. Na lotnisku w Orly widzimy grupę ludzi, powiewają chustkami — to nasi koledzy. Radość nasza niema granic.

Ale tu rozczarowanie, nie chcą nas przyjąć na lotnisko, gdyż niema tu komory celnej. Każą lecieć do Bourget. Ale wyratował nas motor, który ostatecznie odmówił posłuszeństwa, gdyż przednie łożysko zostało wytopione*).

W Paryżu spędzamy dwadzieścia dni. Z początku remont silnika, później zatrzymuje nas brak tryptyku. Ostatecznie, zdobywamy tryptyk Aeroklubu Francji.

Teraz lecimy do Barcelony. Dnie pogodne, upalne, lecz wiatr południowy. Startujemy z nadzieją, że jednego dnia dolecimy do celu. W Lyonie pierwsza zwłoka, czekamy trzy i pół godziny na benzynę, w Nimes znowu lądujemy, z powodu zatarcia się wentyla wydechowego. Po uskutecznieniu drobnej poprawki pora była już tak późna, że o dalszym locie mowy być nie mogło.

Nimes — miłe miasto; ludzie uczynni, pomagają nam jak mogą. Zwraca uwagę wspaniała, starożytna arena.

Następnego dnia rano lecimy dalej. Pod nami grunt kamienisty, na zboczach — winnice. Wiatr pędzi mgłę od morza. Mamy już tylko dwadzieścia kilometrów od Perpignan, ale mgła nas tak przycisnęła do ziemi, że lądujemy między winnicami. Schodzą się okoliczni włościanie, dużo między nimi Hiszpanów, mówiących po francusku bardzo słabo.

Po godzinie mgła trochę się podnosi; dociągamy do lotniska w Perpignan. Tam granica, więc znów cło i paszporty.

Do Barcelony zostało już tylko 180 kilometrów. Ale trzeba lecieć przez Pireneje. Kierujemy się na przełęcz Pertus, stamtąd na Figeras i Geronę, później skręcamy na morze i resztę drogi lecimy brzegiem. Tam lecieć jest o wiele lepiej; w górach okropnie rzuca, a wogóle terenów do lądowania niema. Ta część Pirenejów nie jest tak dzika: niżej lasy, wyżej skały, doliny szerokie, w dole — skrawki uprawnych pól. Upał straszny. Przelatujemy nad Barceloną; lotnisko daleko, za miastem, nad morzem. Lądujemy. W rowach rosną kaktusy i agawy, a samo lotnisko otoczone jest palmami. Przyjmują nas bardzo mile oficerowie hiszpańscy, a wojskowy samochód zawozi nas do miasta.

W parę godzin później jesteśmy na walce byków. Bo czy można być w Hiszpanji i nie widzieć tej walki? Nic to znowu tak ciekawego, gdy się nie zna prawideł. Tłum szaleje, gwizdy i brawa naprzemian...

Wieczorem jesteśmy na wystawie. Efekty świetlno-wodne niesłychane, ma się wrażenie, że to bajka. Noc upalna, temperatura 34°; naturalnie, że nas, „ludzi północy", męczy to niesłychanie. Nazajutrz, popołudniu, ruszamy w drogę powrotną, narazie do Marsylji. Po przejściu Pirenejów, przez resztę drogi lecimy brzegiem morskim; widoki bajeczne, nie-

*) Zob. opis przylotu RWD w art. Międzynarodowy konkurs awjonetek w poprz. n-rze M. L.



— Trasa lotu RWD2 — około 5.000 km.
.... Trasa międzynarodowego raidu awjonetek — 6.228 km.

bo bez chmur, morze ciemno-niebieskie. Horyzont zlewa się z niebem.

W Marsylji nocujemy. Lotnisko od miasta strasznie daleko, komunikacji żadnej. Rano lecimy przez Saint-Raphael, Genuę do Medjolanu. Cały czas widoki nadzwyczajne — morze i góry. Cannes, Nicea, Monte Carlo defilują przed naszemi oczyma. Od Genui, przez góry do Medjolanu. Tu znów granica, znów te same formalności. Nie myślimy o tem, że jesteśmy już o prawie półtora tysiąca kilometrów od Barcelony i że zachodzi tu duża różnica czasu. Startujemy przed szóstą z Medjolanu do Wenecji. Mijamy jezioro Garda, gdy słońce chowa się za góry; przelatujemy nad oświetloną już Padwą i zupełnie pociemku docieramy do Wenecji.

Tu widok wspaniały — światła miasta i woda. Na lotnisku błyska reflektorek: znak, że nas się spodziewają. Mimo ciemności, por. Żwirko ląduje znakomicie.

Teraz następuje etap najcięższy: Wenecja — Wiedeń. Trzeba przeciąć Dolomity, a mają one prawie 4000 metrów. Toteż już od Wenecji nabieramy wysokość. Wlatujemy w istny labirynt. Góry białe, wapienne, skała naga od samego dołu: wąskie doliny wyglądają raczej na kanjony. Wierzchołki przysłania mgła. Lecimy na wysokości 3000 metrów. Zimno okropnie; mróz, mimo że na ziemi upał. Co chwila bije w płatowiec grad. Lotu tego do końca życia nie zapomnę. Jedyną naszą myślą jest, by wskutek silniejszego porywu wiatru nie zawadzić o jaki występ w skale. Nie trwa to jednak długo, jakieś pół godziny — później góry łagodnieją, gdzieniegdzie ukazują się lasy. Mijamy Klagenfurt, Leoben, przechodzimy nad Zimmeringiem i już jak w domu — jeszcze pół godziny i Wiedeń.

Aspern, lotnisko Wiednia, tak jak wogóle wszystkie lotniska niemieckie, cechuje ład i porządek. Wieczorem tego dnia idziemy na Prater, nazajutrz rano oglądamy miasto, poczem, popołudniu, startujemy do Krakowa. Przyjęcie w Krakowie bardzo miłe, oficerowie 2-go pułku witają nas entuzjastycznie. Wieczorem, naturalnie, mała wstawa. Wreszcie następnego dnia, 6 września rankiem, lecimy do Warszawy. Wiatr silny z południa. Łykamy kilometry z nieprawdopodobną szybkością. W półtorej godziny jesteśmy już na lotnisku Mokotowskiem.

Cieszymy się jak dzieci; udało się w całem tego słowa znaczeniu. Koledzy winszują serdecznie. Pięć tysięcy kilometrów przebyliśmy w niespełna czterdzieści dwie godziny lotu. Płatowiec wrócił nietknięty. Zdał egzamin.

Inż. St. Wigura

ŚWIETNE WYNIKI NOWEGO PŁATOWCA PAŃSTW. ZAKŁADÓW LOTNICZYCH

W Państwowych Zakładach Lotniczych odbywają się próby z płatowcem pościgowym „P. I." z silnikiem „Hispano-Suiza" 600 KM.

Płatowiec „P. I." posiada oryginalną konstrukcję, będąc górnopłatem bezpilonowym.

Wykonany jest całkowicie z duraluminjum, nie wyłączając pokrycia.

Pierwsze próby dały wyniki nadzwyczaj zachęcające, pozwalające przypuszczać, iż płatowiec „P.I." znajduje się na poziomie najlepszych konstrukcyj zagranicznych.

Waga płatowca w locie wynosi około 1500 kg., powierzchnia nośna—około 19.5 m. Przy próbie w dn. 25 września wysokość 2620 m. została osiągnięta w rekordowym czasie 3 minut 40 sek.*). Pomiar szybkości jeszcze nie jest uskuteczniony. Szybkość jednak przy ziemi wynosi nie mniej 300 km/godz.

Konstruktorem płatowca jest inż. *Zygmunt Puławski.* Próby wykonywał pilot oblatujący Państwowych Zakładów Lotniczych p. *Bolesław Orliński.*

*) Szybkość wznoszenia się jest lepsza, niż u Devoitine'a, Avji i in. płatowców myśliwskich.

TEGOROCZNY LOT MAŁEJ ENTENTY i POLSKI

Zgodnie z naszemi przewidywaniami i opinją oficjalnych władz lotniczych, którym dawaliśmy publicznie wyraz już na parę miesięcy przed lotem M. E. i P., udział lotników polskich w tej dorocznej imprezie, której regulamin w roku bież. został mocno spaczony, nie przyniósł naszym barwom narodowym nowych zwycięstw.

Do lotu tego, w warunkach, w których się on odbywał, nie byliśmy wcale przygotowani i jedynie dla podtrzymania tradycji, wbrew własnym interesom, zgodzili się Polacy wziąć w nim udział.

Ekipa polska, złożona z 6 oficerów-pilotów, których nazwiska podaliśmy już w n-rze poprzednim, brała udział w locie na 3 płatowcach Fiat C. R. 20 z silnikami Fiat 410 KM., oraz na 3 samolotach Spad 61 z silnikami Lorraine-Detrich 450 KM.

Inne państwa, biorące udział w locie, zgłosiły również po sześć jednoosobowych płatowców myśliwskich, wyposażonych jednak w silniki o większej mocy.

Czechosłowacja zgłosiła 5 samolotów Avia BH 3[3] (3 z silnikiem Skoda-L., 1 z Jupiter VI i 1 z Jupiter VII) oraz 1 samolot Smolika S 31 (z silnikiem Hornet).

Jugosławja wystawiła 3 samoloty Avia BH 33 (silnik Jupiter VI) oraz 3 samoloty Devoitine D 27 (silnik Hispano-Suiza).

Rumunja wystawiła 3 samoloty Dewoitine D 27 (silnik Hispano-Suiza) i 3 samoloty Nieuport Delage 72 (z tymże silnikiem).

Ekipa polska przybyła do Bukaresztu z Warszawy drogą na Lwów w dniu 30 sierpnia. W drodze kpt. Pamuła, wskutek zatkania filtrów, musiał lądować w Jassach dla naprawienia silnika.

Zawodnicy innych państw przybyli do Bukaresztu zgodnie z regulaminem, t. j. przed godziną 18 dnia 31 sierpnia. W dniu tym odbyło się losowanie kolejności startu, przyczem Polakom przypadły następujące miejsca: por. Więckowskiemu — 4-te, kpt. Długoszowskiemu—9-te, kpt. Pawlikowskiemu — 12-te, pułk. Kossowskiemu—17-te por. Bajanowi — 20-te i kpt. Pamule 23-cie.

W dniach 1 i 2 września odbywało się ważenie samolotów, celem ustalenia stosunku wagi własnej samolotu do obciążenia. Następnie odbyły się próby szybkości na bazie 6-kilometrowej, które przeciągnęły się bardzo długo i przyniosły zwycięstwo Czechowi, kpt. Soukupowi na Avii z silnikiem Skoda. Szybkość, osiągnięta przez zwycięzcę, wyniosła 297, 612 klm/godz. Z Polaków najlepsze wyniki osiągnęli: pułk. Kossowski na Spadzie (260 klm/godz. i kpt. Długoszowski na Fiacie (255 klm/godz).

Start 24 biorących udział w raidzie płatowców do lotu na trasie Bukareszt—Jassy—Lwów—Warszawa—Kraków—Prostejów—Praga—Brno—Zagrzeb—Białogród—Bukareszt, której długość wynosiła około 3111 klm., odbył się w dniu 6 września, w odstępach trzyminutowych. Lot na etapie Bukareszt—Warszawa odbył się naogół pomyślnie; jedynie bowiem czeski szt. kpt. Malkowski, wkrótce po starcie, zmuszony był, wskutek defektu w motorze, powrócić na lotnisko w Bukareszcie, z którego wystartował powtórnie, po 2-godzinnej blisko reperacji silnika.

Jugosłowianin, kpt. Radicz, na odcinku tym zmuszony był, wskutek defektu silnika, wylądować na lotnisku w Dęblinie, gdzie mechanicy naprawili uszkodzenia w ciągu 17 minut.

Pierwsze poważniejsze przygody spotkały lotników w Polsce, na odcinku Warszawa—Kraków. Pod Raszynem wylądował i zmuszony był wycofać się z raidu kpt. Pawlikowski, w którego aparacie pękło śmigło i wał korbowy. Jeden z lotników jugosłowiańskich miał przymusowe lądowanie pod Noworadomskiem, zaś jeden z zawodników czeskich zbłądził i wylądował w polu pod Piotrkowem. Do Krakowa przybyło 19 samolotów. Najgorszy dla uczestników raidu był etap Kraków—Praga, zwłaszcza na odcinku pomiędzy Prostejowem (przez który przeleciało 18 płatowców) a Pragą. Silne wiatry, gęste chmury i deszcz, które przemieniły się potem w groźną burzę i szalejący huragan, zdekompletowały zespoły zupełnie. Na lotnisko w Pradze przybyło zaledwie 11 maszyn. Pierwszy nadleciał do Pragi, już podczas burzy, por. Więckowski, a za nim, między innymi uczestnikami, kpt. Pamuła i por. Bajan. Pułk. Kossowski przybył do Pragi dopiero następnego dnia, gdyż zmuszony był. po wystartowaniu z Prostejowa, wylądować w polu wskutek defektu w motorze, który udało mu się usunąć. Kpt. Długoszowski, po stoczeniu bohaterskiej walki z szalejącym żywiołem, musiał wylądować pod Kolinem, odkręciły mu się bowiem w motorze 2 świece i zapchał filtr od benzyny. Uszkodzenie zostało przez lotnika poprawione, jednak pomoc miejscowej ludności przy zapuszczaniu silnika nie zdała się na nic i trzeba było oczekiwać aż do następnego dnia na przybycie mechaników z Pragi. Część zawodników, w ucieczce przed burzą, schroniła się, zbaczając do Brna. Oprócz 2 płatowców polskich, w drodze do Pragi zmuszone były do przymusowego lądowania 2 samoloty jugosłowiańskie, 2 czeskie i 1 rumuński.

Odcinek Kraków—Praga pochłonął 2 ofiary. Czeski lotnik, kpt. Soukup, aby nie stracić orjentacji podczas szalejącej burzy, leciał tak nisko, że rozbił się, wpadając na zbocze jednej z gór koło Vysokiego Myta, której nie dostrzegł. Podobny los spotkał Rumuna Jonescu, który, spadłszy z aparatem na skały zaledwie o 30 klm. od Pragi, pod Kolinem, odniósł tak ciężkie obrażenia cielesne. że po kilku dniach umarł w szpitalu w Pradze.

Z Pragi do Bukaresztu odleciało już tylko 10 zawodników, bowiem podczas startu w Pradze śmigło samolotu por. Więckowskiego strzaskało ramię jednemu z mechaników i rozleciało się.

Wszystkie 10 płatowców, które wystartowały z Pragi, przybyło do Bukaresztu, jednak jeden z samolotów rumuńskich miał całkowicie zatarty silnik, wobec czego nie został dopuszczony do klasyfikacji ostatecznej, do której stanęło 3 Rumunów, 2 Czechów, 2 Jugosłowian i 2 Polaków — kpt. Pamuła i por. Bajan. Pułkownik Kossowski przybył również do Bukaresztu, jednak z jednodniowem opóźnieniem, spowodowanem defektem motoru.

Po zakończeniu raidu odbyły się próby lotu na wysokość, w których pierwsze miejsce osiągnął Czech, szt. kpt. Maresz; zdołał on wznieść się w ciągu 11 minut ponad 5 200 m.

W ostatecznej klasyfikacji 1-sze miejsce zdobył Czech, szt. kpt. Kalla, na płatowcu Smolik S 31 z silnikiem Hornet (85.517 punktów), 2-gie miejsce — Czech, szt. kpt. Maresz na Avia-Jupiter (80.718 pkt.) 3-cie — Jugosłowianin, por. Bajdak (80.369 pkt.), na Avia-Jupiter, 4-e — Jugosłowianin, kpt. Cinticz, na Avia-Jupiter (79.951 pkt.), 5-e zajął Rumun, Polacy osiągnęli 6-te (por. Bajan) i 9-te (kpt. Pamuła). Całkowite więc zwycięstwo, jak widzimy, osiągnął w zawodach b. licznie reprezentowany przemysł czeski.

W ogólnej ilości punktów 1-sze miejsce zajęła ekipa rumuńska, drugie — czeskosłowacka, trzecie — jugosłowiańska, a czwarte — Polska.

Wyraźny pech, który ściga zawsze Polaków w locie M. E. i P., zmiana regulaminu lotu przez Rumunów i dzięki temu brak odpowiednio silnych aparatów myśliwskich, odsunęły naszych lotników, mimo ich brawury i dobrej formy, na dalsze miejsce.

Wierzymy jednak, że w roku przyszłym lot M. E. i P, który będzie organizowany tym razem przez Aeroklub R. P., przyniesie nam zwycięstwo i całkowitą rehabilitację za dotychczasowe, całkiem zresztą niezasłużone, niepowodzenia.

K. Gr.



Największą atrakcją lotniczą września były bezwątpienia, poza triumfalnym powrotem Zeppelina, zawody o puhar Schneidera. Budziły one tem większe zaiteresowanie, że poraz pierwszy po wojnie miały brać w nich udział francuskie maszyny, Bernar'a i Nieuport'a; niestety niewykończenie na czas silników spowodowało wycofanie się zawodników francuskich.

Francja ma piękną tradycję, boć pierwsze zawody Coupe Schneidera wygrał w 1913 roku Prévost na Deperdussin - Gnôm 160 KM, z ogromną szybkością średnią... 72 km na godzinę, na trasie tej samej co tegoroczne, między wyspą Wight a lądem angielskim. Od tego czasu Anglicy i Włosi osiągnęli po 3 zwycięstwa, nigdy jednak raz po raz, i Amerykanie dwa. Zeszłego roku w Wenecji wygrał Anglik Webster na Supermarine-Napier 1000 KM, osiągając szybkość 453 km/godz. W tym roku na starcie znalazły się tylko zespoły Anglji i Włoch, po 3 maszyny, bo Amerykanie wycofali się w ostatniej chwili.

Płatowce angielskie były już dawno gotowe i wypróbowane. Były to dwa Supermariny z Rolls Roysami i Gloster z Napierem, zwycięzcą zeszłorocznego konkursu.

Włosi, którzy stracili jedną maszynę przy próbach na Lago di Gardo, wystawili dwa Macchi — Isotta Fraschini i dwumotorową Savoia Marchetti.

Zwycięstwo zdobył Waghorn na Supermarinie, osiągając szybkość 528,867 km/godz., podczas gdy następny Włoch, Dal Malin, na Macchi, typu zeszłorocznego, osiągnął tylko 457,365 km/godz., trzeci P'Arcy Grieg na Glosterze 454 km/godz. (o 1 km lepszy wynik od zeszłorocznego) Dwaj Włosi nie dokończyli lotu z powodu defektów silnika, zaś trzeci Anglik, Atcherley, został zdyskwalifikowany za nieprawidłowy wiraż, ustalił on jednak rekord szybkości na 50 km — 535 km/godz.

Inż. St. Prauss.

OSTATNI ETAP NA DRODZE ORGANIZACJI KLUBÓW LOTNICZYCH W POLSCE

W dniu 14 września r. b. obradował w Warszawie, w siedzibie Zw. Aer. Akad., pierwszy zjazd klubów lotniczych z całej Polski, zwołany przez Komitet Porozumienia Klubów, wyłoniony na zebraniu porozumiewawczem, odbytem w dn. 25 maja r. b. z inicjatywy Związku Polskich Aeroklubów Akademickich.

W zjeździe wzięli udział przedstawiciele Z.P.A.A. oraz: Lubelskiego Klubu Lotniczego (p. Różański), Klubu Pilotów Wojew. Śląskiego (p. red. Pięta), Stołecznego Klubu Lotniczego (pp. Zwolakowski i Makomaski) oraz Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej (p. inż. Karpiński). Wielkopolski Klub Lotników usprawiedliwił nieobecność swych delegatów aktualnemi przeszkodami (pożar fabryki).

Zjazd zagaił przewodniczący Komitetu Porozumienia, p. prof. T. Pruszkowski, zapraszając na przewodniczącego p. inż. Adama Karpińskiego, zaś na sekretarza— p. Jagoszewskiego. Po ustaleniu charakteru Zjazdu i sprawozdaniu Komitetu, pp. delegaci informowali o działalności poszczególnych klubów. Sprawozdań tych, obejmujących także metody pracy w szkołach lotniczych, słuchano z niesłabnącem zaciekawieniem. Okazało się, że aczkolwiek kluby nieakademickie organizowały u siebie szkolenie samodzielnie, normy ogólne niewiele odbiegają od „standardowych", przyjętych przez kluby mające już pewne doświadczenie.

Dyskusja, jaka się potem wyłoniła, wskazywała na konieczność jeszcze większego znormalizowania pracy w klubach i ewentualnego podziału prac specjalnych.

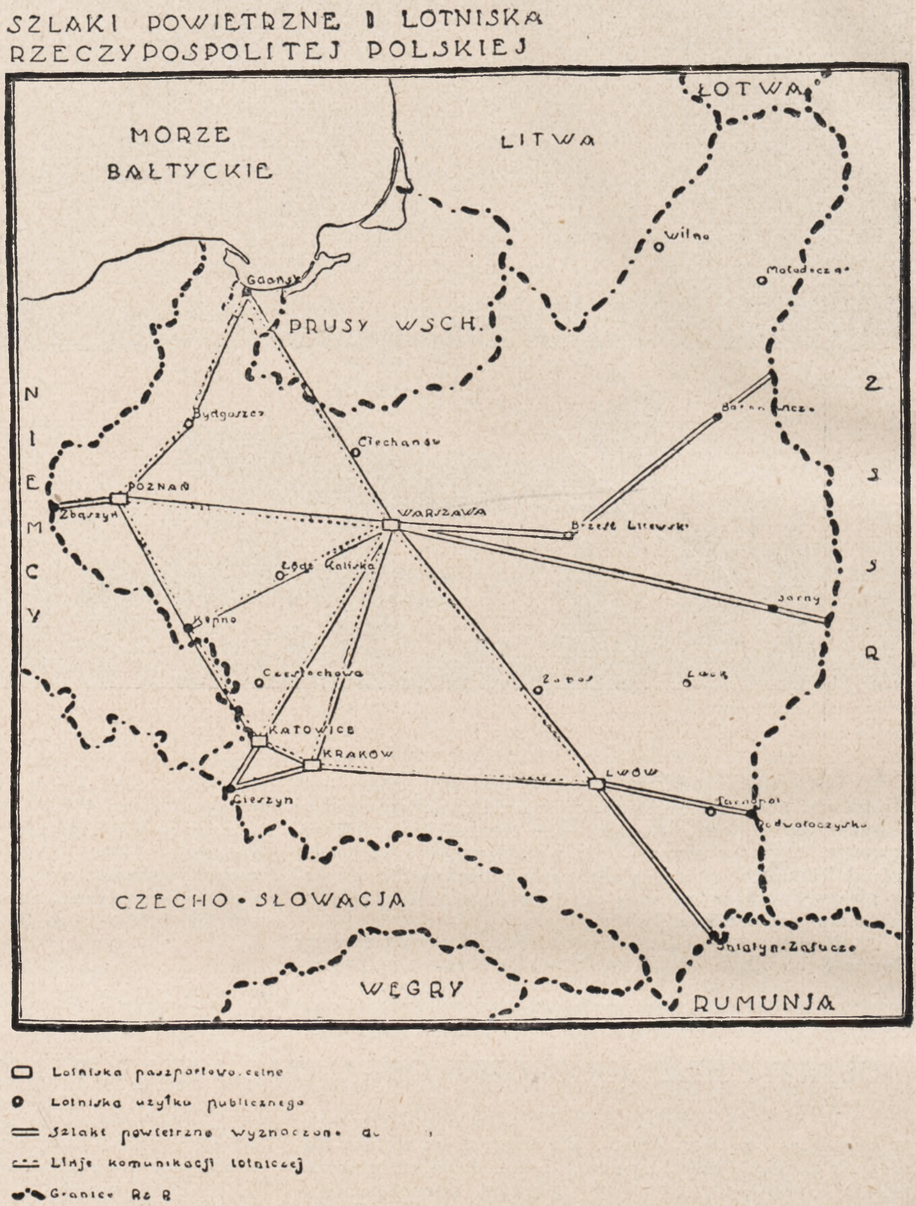
Zjazd powitał z wielką radością powstanie Komisji Lotnictwa Sportowego, jako dowód konsolidacji czynników oficjalnych, zainteresowanych w rozwoju sportu lotniczego w Polsce i postanowił dążyć do takiej konsolidacji wśród klubów. Uchwalono, mianowicie, powołać do życia Zrzeszenie Klubów Lotniczych przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej, do którego przystąpiłyby wszystkie stowarzyszenia, pracujące w dziedzinie sportu lotniczego, poza A. R. P., przy którym Z. K. L., podobnie jak Komisja Lotnictwa Sportowego, ma istnieć. Przedyskutowano projekt statutu, przedłożony przez Komitet Porozumienia, godząc się przytem na to, że Aerokluby Akademickie, jako kluby bliźniacze i złączone celami specjalnemi, wykraczającemi poza zakres działalności Zrzeszenia, będą mogły przystąpić do Zrzeszenia przez swój Związek.

Projekt statutu, zanim zostanie przedłożony władzom administracyjnym do legalizacji, wymaga porozumienia z kompetentnemi czynnikami co do formy organizacyjnej Zrzeszenia oraz ratyfikacji przez kluby.

Wyłoniono tymczasowy zarząd Zrzeszenia w następującym składzie: prezes— prof. Tadeusz Pruszkowski, członkowie: por. pil. Witold Krasicki, Jerzy Osiński, inż. Jerzy Weber i Jerzy Wędrychowski.

URZĘDOWE LOTNISKA I SZLAKI POWIETRZNE NA OBSZARZE POLSKI

„Monitor Polski" w numerze 220 z dnia 24 września zawiera „Rozporządzenie Ministrów: Komunikacji i Spraw Wojskowych, wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych oraz Przemysłu i Handlu o szlakach powietrznych, wyznaczonych do lotu ponad obszarem państwa, oraz o lotniskach otwartych dla żeglugi powietrznej zagranicznej i krajowej".



Rozporządzenie to wyznacza dla statków powietrznych, przylatujących z zagranicy lub odlatujących zagranicę, następujące szlaki powietrznej:

1) od strony Berlina w kierunku na Poznań i odwrotnie — wzdłuż toru kolejowego Zbąszyń — Poznań,

2) od strony Wrocławia w kierunku na Warszawę i odwrotnie — wzdłuż kolei Oleśnica — Kępno, następnie od Kępna w linji prostej na Łódź — Skierniewice — Warszawę,

3) od strony Wrocławia w kierunku na Katowice i odwrotnie — wzdłuż toru kolejowego Gliwice — Katowice,

4) od strony Pragi i Wiednia: a) w kierunku na Katowice i odwrotnie w linji prostej Cieszyn — Katowice, b) w kierunku na Kraków i odwrotnie w linji prostej Cieszyn—Kraków,

5) od strony Bukaresztu w kierunku na Lwów i odwrotnie—wzdłuż toru kolejowego Śniatyń — Kołomyja—Stanisławów—Lwów,

6) od strony Odesy i Kijowa w kierunku na Lwów i odwrotnie — wzdłuż toru kolejowego Podwołoczyska—Tarnopol — Lwów.

7) od strony Kijowa w kierunku na Warszawę i odwrotnie—wzdłuż toru kolejowego Sarny — Ostki, następnie od Sarn w linji prostej przez Brześć nad Bugiem—Siedlce—Warszawa,

8) od strony Moskwy w kierunku na Warszawę i odwrotnie — wzdłuż toru kolejowego Stołpce—Baranowicze—Brześć nad Bugiem—Siedlce—Warszawa.

W wypadkach nieprzewidzianych powyżej za szlak powietrzny, wyznaczony do lotu, uważa się idealną prostą, łączącą miejsce przekroczenia granicy Państwa z miejscem przylotu do Polski lub odlotu z Polski.

W wypadkach tranzytu ponad obszarem Polski za szlak powietrzny, wyznaczony do lotu, uważa się idealną prostą, łączącą miejsce przekroczenia granicy Państwa przy wlocie z miejscem przekroczenia granicy Państwa przy wylocie.

W ruchu lotniczym wewnętrznym uważa się za szlaki powietrzne wyznaczone do lotu szlaki lotu istniejących lub mogących powstać linij regularnej komunikacji powietrznej.

W wypadkach nieprzewidzianych w ustępie poprzednim, za szlak powietrzny, wyznaczony do lotu, uważa się idealną prostą, łączącą miejsce odlotu z miejscem przylotu.

Wszystkie statki powietrzne, dokonywujące lotów nad obszarem Polski, winny lecieć wzdłuż szlaków powietrznych, wyznaczonych do lotu, omijając strefy zakazane oraz stosując się do postanowień rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 26/XI 1928 r. o przepisach bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych (Dz. U. R. P. Nr. 1 z r. 1929 poz. 10).

Statki powietrzne, przybywające z zagranicy do kraju, winny lądować, a odlatujące zagranicę startować wyłącznie na jednem z następujących lotnisk paszportowo-celnych: Warszawa, Poznań, Katowice, Kraków, Lwów.

Oprócz lotnisk powyższych, następujące lotniska uznane zostały za lotniska użytku publicznego, otwarte dla żeglugi powietrznej wewnętrznej: Brześć nad Bugiem, Bydgoszcz, Ciechanów, Częstochowa, Łódź, Łuck, Mołodeczno, Tarnopol, Wilno, Zamość.

LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI

Aeroklub Akademicki w Krakowie organizuje w dniu 6 października 1929 r. wspólnie z Komitetami Wojewódzkiemi L.O.P.P. w Krakowie i Katowicach zawody samolotów sportowych p. n. „Lot południowo-zachodniej Polski".

Zawody obejmują:

1) przelot w trójkącie na trasie: Kraków— Częstochowa — Katowice — Kraków (lotnisko na Błoniach),

2) próbę wysokości 1500 m w najkrótszym czasie i

3) próbę najkrótszego lądowania.

Do zawodów dopuszczone będą samoloty krajowe i zagraniczne z silnikami o różnej mocy, przyczem ustanowiony został zasadniczy podział na następujące grupy stosownie do mocy: I. grupa do 60 KM, II—do 120 KM, III — ponad 120 KM, zaś granicę końcową stanowi 300 KM.

Udział w zawodach mogą brać piloci polscy, posiadający licencje oraz piloci klubów lotniczych w Polsce, posiadający zaświadczenie ukończenia pilotażu.

Ogólna klasyfikacja zawodów polegać będzie na stosownej punktacji za wykonanie danych warunków konkurencji. Przyczem wykonanie wszystkich konkurencyj nie obowiązuje.

W zawodach mogą brać udział samoloty i poza konkursem. Dotyczy to również pilotów zagranicznych.

Kontrola sportowa zawodów spoczywać będzie w rękach Komisji Sportowej Aeroklubu R. P. której przysługuje prawo ustalania rezultatów. Do komisji powołani będą członkowie organizacyj lotniczych na każdym etapie.

Na zawody ustanawia się nagrody pieniężne dla pilotów. O kolejności miejsc w ubieganiu się o nagrody decyduje największa ilość punktów zdobytych w zawodach. W razie równości punktów rozstrzyga Komisja lub losowanie.

I	nagroda	— 1.000	złotych
II	„	500	„
III	„	300	„
IV	„	200	„

Nadto przewidziane są nagrody za przeloty na poszczególnych etapach, za konkurencje oddzielne oraz za wykonanie akrobacji i lotów pokazowych, które zostaną zarządzone przez Komisję sportową i uznane w dniu zawodów. Ogłoszenie i wykaz nagród zostanie później podany do wiadomości.

Równocześnie z „Lotem południowo - zachodniej Polski" A. A. w Krakowie organizuje konkurs sprawności o nagrody swego v. prezesa dra K. Piotrowskiego oraz Komitetu L. O. P. P.

Konkurs sprawności obejmuje: a) lot na 1000 m, w jaknajkrótszym czasie, b) 2 zwitki spirali w lewo, 2 w prawo, c) podwójny epingel, d) lądowanie w prostokącie 1000×25 m, e) dowolna akrobacja.

Zgłoszenia uczestników i samolotów do zawodów należy przesyłać pod adresem: Aeroklub Akademicki Kraków, Rynek Główny 6, do dn. 5 października godz. 20. Tam też można otrzymać szczegółowy regulamin lotu i konkursu oraz bliższe informacje.

V-TY ZJAZD AEROKLUBÓW AKADEMICKICH

V-y Zjazd A. A., który odbył się w dn. 28 — 30 września r.b. w Poznaniu, cechowało wybitne zainteresowanie. Wystarczy nadmienić, że delegacje klubów stawiły się w komplecie. Pozatem przybyli przedstawiciele Władz: p. Adamowicz — z Wydz. Lotn. Cyw. M. K., p. mjr. Haberek — z Dep. Aeron. M. S. Wojsk. i p. kpt. Halewski z Komisji Lotnictwa Sportowego. Zapowiedzieli swój udział delegaci L.O.P.P. i A.R.P.

Zjazd zagaił przezes Zarządu Gł. Zw. Aer. Akad., Osiński, witając gości i wyrażając nadzieję, że obrady cechować będzie rzeczowość i troska o całość sprawy, której A. A. służą. Imieniem gospodarzy witał Zjazd prezes A. A. P. p. mjr. inż. Wojtarowicz. Na przewodniczącego wybrano p. T. Załęskiego z A. A. L. Sekretarzował p. Gryżewski.

Po ustaleniu listy delegatów, prezes Zarządu Gł. poinformował o aktualnych pracach i zamierzeniach Związku, zatrzymując się dłużej nad genezą Zrzeszenia Klubów Lotniczych i ogólną sytuacją, w jakiej się znajdują kluby lotnicze w chwili obecnej. Pozatem, Prezes przedstawił cyfrowo działalność szkolną wszystkich A.A. oraz każdego poszczególnie. Nad sprawozdaniem dyskusji nie było.

Następny punkt porządku dziennego wypełniło przemówienie członka Komisji Lotnictwa Sportowego przy A. R. P., p. kpt. dr. Halewskiego, który zapoznał Zjazd z zadaniami Komisji i jej składem osobowym oraz dał rzut oka na obecną sytuację klubów.

Referent rozpoczął od stwierdzenia stanu rozwoju sportu lotniczego zagranicą, podniósł następnie rolę, jaką odegrali w tej dziedzinie u nas akademicy i przeszedł do sprawy pomocy Państwa i Społeczeństwa dla sportu lotniczego w Polsce. Pomoc ta ma być w roku przyszłym wydatniejsza, jednak maleć będzie wraz z rozwojem klubów, które winny starać się coraz bardziej o własne fundusze. Państwo pomagać może do pewnego czasu i określonych granic.

Komisja Lotnictwa Sportowego zamierza ogarnąć całokształt zagadnień sportu lotniczego. Już dziś zastanawiano się nad typami awjonetek zdatnych do użytku w klubach i wybrano 3 z nich, już wypróbowane, a mianowicie: JD 2, br. Działowskich i RWD. Również ustalono moc silnika dla maszyn sportowych, używanych w Polsce, dzieląc je na trzy kategorje: o mocy 40, 60 i 85—105 KM. Komisja, rozpatrując kwestję szkolenia, doszła do wniosku, że należałoby odciążyć pracę klubów, eliminując z nich szkolenie, które przeprowadzane byłoby w specjalnych ośrodkach, „centrach", 2—3 w całej Polsce. Najwięcej kłopotów sprawiają obecnie pomieszczenia, których brak dotkliwie da się odczuć już obecnie. Kluby — zdaniem referenta — powinny starać się o wybudowanie dla siebie własnych hangarów, odwołując się o pomoc do społeczeństwa.

Powodzenie akcji Komisji warunkuje uzyskanie odpowiednich funduszów dla sportu lotniczego w budżecie państwowym i L. O. P. P. W trzy napoleońskie słowa: „Pieniędzy, pieniędzy, pieniędzy!" da się ująć całe zagadnienie rozwoju sportu lotniczego w Polsce.

Na tym referacie zakończyła się pierwsza sesja obrad.

Drugą, popołudniową, rozpoczęła dyskuja nad programem działalności A. A. w roku przyszłym, oraz zadaniami klubów i warunkami rozwoju sportu lotniczego w Polsce. Za podstawę do dyskusji służył referat Przedstawiciela Komisji Lotnictwa Sportowego oraz wnioski i rezolucje zgłoszone przez Zarząd Gł. Dyskusję podzielono na dwie zasadnicze części: sprawy programowe i organizacyjne.

W sprawach programowych zastanawiano się przedewszystkiem nad tem, czy szkolenie należy w dalszym ciągu zostawić klubom, czy też oddać je specjalnie do tego przystosowanym ośrodkom. Za ośrodkami przemawiają względy ekonomiczne, techniczne, a głównie—konieczność odciążenia klubów, które, zaabsorbowane całkowicie szkoleniem nie będą w stanie rozwinąć należytej działalności sportowej — właściwego ich celu. Są jednak bardzo poważne minusy, wypływające z ogólnej sytuacji szkolonych. Uzasadniał je delegat Wilna, p. Rojecki, zwracając głównie uwagę na zajęcia akademików, niepozwalające na poświęcenie całkowite 2 — 3 miesięcy

szkoleniu, oraz sprawę doboru kandydatów do szkolenia, która w klubach da się o wiele lepiej przeprowadzić. Pozatem zauważono, że obniżenie kosztów szkolenia w centrach jest mało prawdopodobne, a to ze względu na konieczność zakwaterowania uczniów sumptem szkoły oraz duże koszty administracyjne, którch obecnie niema prawie zupełnie. Wreszcie tam, gdzie jest więcej maszyn, mniej się oszczędza. Przezwyciężyły jednak głosy za centrum, pokrywające się z wnioskami Zarządu Gł. Przyjęta rezolucja wypowiada się za szkoleniem ogółu w centrach, w/g wymagań wojska; z tem jednak zastrzeżeniem, że kluby będą miały możność szkolenia u siebie po kilku kandydatów, na których specjalnie lotnictwu czy klubowi może zależeć, a którzy z tych czy innych względów w centrach szkolić się nie mogą.

W dyskusji poruszono (p. inż. Rychter) szereg ciekawych danych zdobytych z tegorocznego doświadczenia przy szkoleniu. Okazuje się, przedewszystkiem, że istnieje duża różnica między materjałem szkolonym z kontyngensu, dla wojska, i pozostałymi, którzy znaleźli się w szkole litylko dzięki wybitnemu umiłowaniu lotnictwa i zainteresowaniu. Do obu tych kategoryi należy stosować zasadniczo odmienne rygory. Ten wzgląd przemawia również za podziałem szkolenia między „centra" i kluby. Co do liczby centrów wyszkoleniowych, wypowiedziano się za 3-ma. Istnieć one powinny przy klubach, któreby się zajęły wyłącznie szkoleniem.

Drugiem zagadnieniem poruszonem w dyskusji programowej była sprawa treningu. Referował ją p. inż. Rogalski. Kluby posiadają 3 kategorje pilotów: 1) wyszkolonych w klubach, 2) rezerwistów wyszkolonych w wojsku, 3) pilotów wojskowych w służbie czynnej. Pozatem istnieje grupa członków, którzy zostali całkowicie lub częściowo wyszkoleni poza klubem, a pragną w klubie uzyskać dyplomy. Aerokluby Akademickie liczą ogółem około 140 pilotów. Chcąc im dać racjonalny trening, trzeba 28 maszyn. Wobec tego, że sprawa treningu zazębiała się o rozmiar pomocy wojska dla klubów, którego nie mógł przedstawiciel Dep. Aeron. określić bez porozumienia z szefem, przekazano ją do rozpatrzenia Zarządowi Głównemu. W dyskusji domagano się od wojska maszyn bojowych, na których kluby mogłyby przeszkolić swoich pilotów.

W sprawach programowych omawiano pozatem kwestję szkolenia za opłatą, co do której wypowiedzieć ma się Zarząd Gł. po zebraniu materjału, oraz sprawę szkolenia pań. Okazało się bowiem, że jeden z pp. dowódców pułku zabronił szkolenia kobiety, do czego nie był upoważniony. Wyjaśniło się, że Dep. Aeron. jest przeciwny szkoleniu pań na samolotach wojskowych, jednak w dotychczasowych umowach, zarządzeniach i instrukcjach niema żadnych ograniczeń pod względem płci przy doborze kandydatów nadkontyngensowych.

Następnie p. Osiński zreferował sprawę zakupu płatowców i popierania przez kluby budowy prototypów, wyrażając imieniem Zarządu Gł. zdanie, że kluby winny przy zakupie maszyn stosować się ściśle do opinji kompetentnych w Państwie czynników. Angażowanie się finansowo w popieranie budowy prototypów referent uważa za mało celowe. Mogą zaistnieć pomyłki i nadużycia wskutek nierównomiernego traktowania konstruktorów przez poszczególne kluby, a — w najlepszym razie — wyręczenie innych, bardziej powołanych do spełniania tych zadań czynników. Nie ilość a jakość pomysłów decyduje. Trzeba też zwrócić uwagę na mało produktywną pracę jednostek i popierać raczej zespoły. Fachowi członkowie A. A. winni się łączyć w takie zespoły, a udowodniwszy owocność swej pracy, mogą liczyć na poparcie już wtedy wszystkich A. A. u miarodajnych czynników, udzielających subsydja. Przeciw temu opowiedziało się dwóch delegatów, poczem rezolucje zostały przyjęte w formie zalecenia („Zjazd zaleca ostrożność w angażowaniu się finansowem w budowę prototypów; zakup samolotów przez kluby odbywa się w porozumieniu z czynnikami miarodajnemi").

Zarząd Gł. wystąpił z inicjatywą organizowania corocznie zawodów międzyklubowych, na co się zgodzono. Przedstawiciel A. A. K., p. dr. Piotrowski, podał do wiadomości, że klub jego już w r. bież. zamierza urządzić takie zawody. Zjazd przyrzekł klubowi krakowskiemu poparcie, a poszczególne kluby zadeklarowały udział w zawodach.

Nakoniec omawiano wnioski Zarządu Gł. dotyczące obozu lotniczego dla uczniów starszych klas szkół średnich oraz hufców obrony przeciwlotniczej. Obie sprawy odesłano Zarządowi Gł. do bliższego opracowania.

W drugiej części dyskusji omawiano wniosek w sprawie przystąpienia Związku Aer. Akad. do Zrzeszenia Klubów Lotniczych. Uchwalono je przy 1 głosie sprzeciwu i 1 wstrzymującym się. Dłużej dyskutowano nad sprawą afiljacji klubów do A. R. P., z którą to propozycją — jak informował przedstawiciel K.L.S. — zamierza A.R.P. wystąpić. Wypowiedziano opinję, że istnienie Zrzeszenia przy A. R. P. jest tem samem gromadną afiljacją klubów i zaspokoić powinno życzenia A.R.P.

Dostosowanie statutu i regulaminów Z.P.A.A. do nowej sytuacji prawnej przekazano Zarządowi Głównemu.

Sprawę przyjęcia do Zw. Aer. Akad. Aeroklubu Akademickiego w Gdańsku dyskutowano bardzo obszernie. Jak wiadomo z biuletynu A. A., Zarząd Gł. czuł się niekompetentnym w tej sprawie, gdyż statut przewiduje jako teren działalności Związku jedynie obszar Rzplitej. Zarząd Gł. wystąpił z wnioskiem przychylnym, zwracając jednak Zjazdowi i A. A. G. uwagę, że Związek nie będzie w stanie pomagać nowemu klubowi tak, jak innym, ze względu na zasadnicze objekcje, jakie mają polskie władze państwowe.

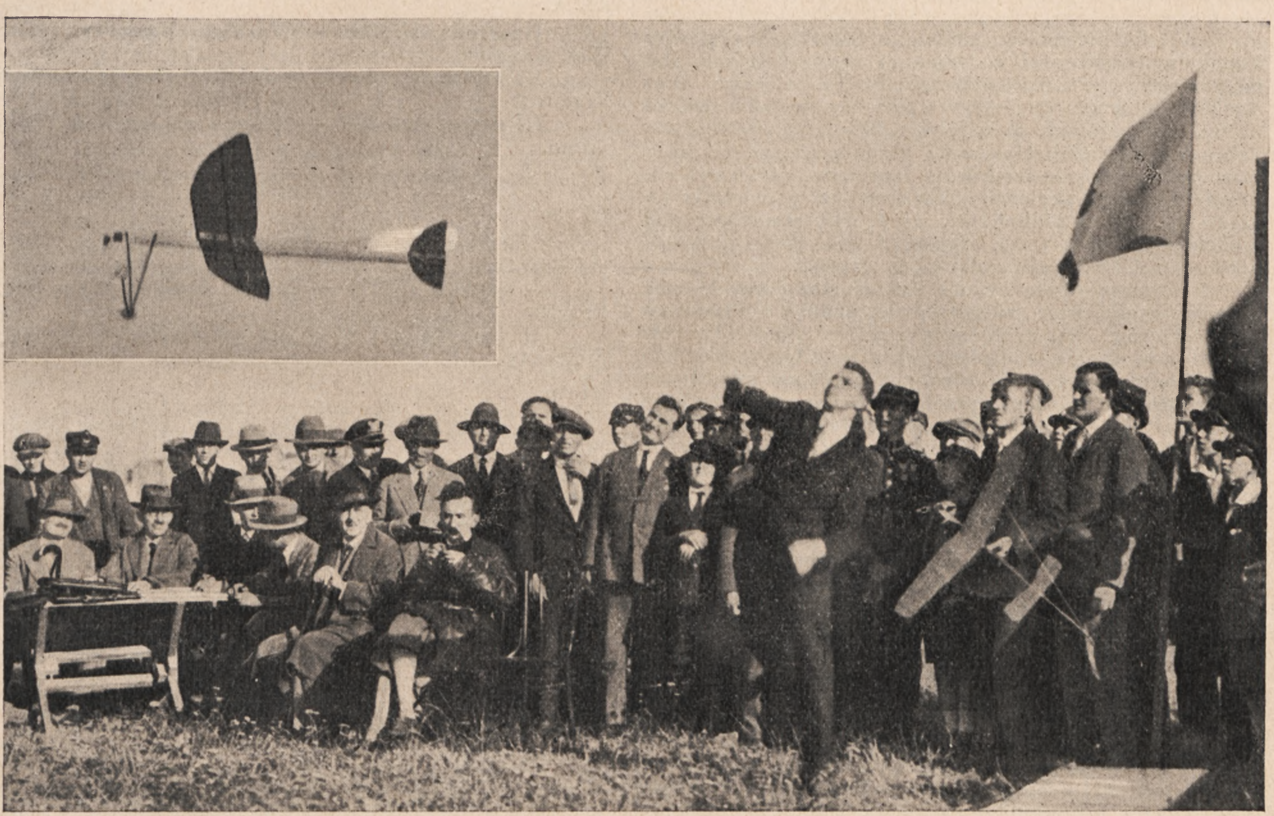
Departament nie da samolotu poza granice Polski. Możemy tylko oprzeć się na samopomocy. Delegat A.A.G., p. Płoszek, zobrazował stosunki panujące w Gdańsku, zwracając uwagę na bardzo intensywną działalność studenckiego związku niemieckiego, który na terenie Wolnego Miasta korzysta z analogicznych praw, co A. A. G. Zabierali głos pozatem przedstawiciel Wydz. Lotn. Cyw., p. Adamowicz, i Dep. Aeron. p. mjr. Haberek. A. A. G. przyjęto do Związku jednogłośnie polecając Zarządowi Gł. okazanie nowemu klubowi jaknajdalej idącej pomocy.

Następnie przyjęto kilka drobnych poprawek statutowych, których domagały się władze akademickie przy legalizacji statutów klubów. Referował je p. Jagoszewski.

W wolnych wnioskach omawiano sprawę budowy we Lwowie hangaru im. majora Idzikowskiego. Zjazd udzielił klubowi swego poparcia uznając budowę hangaru za sprawę całego Związku A. A.

Podziękowaniem p. Załęskiemu za umiejętne przewodniczenie i A. A. P. za gościnność zakończono obrady w miłym i zgodnym nastroju. Dalsze dni Zjazdu wypełniło zwiedzanie P.W.K. i zebranie towarzyskie.

OGÓLNOPOLSKI KONKURS MODELI LATAJĄCYCH



Opis wrażeń, doznanych w czasie wszechstronnej obserwacji ogólnokrajowego konkursu modeli latających, który odbył się w dniu 14 września na lotnisku w Warszawie, można „krótko a węzłowato" streścić jednym wyrazem, wysławiającym wszystkie uczucia, które przepełniały widzów. Wyrazem tym jest wszystko mieszczące w sobie słowo: „zachwyt".

W konkursie brali udział tylko szczęśliwi zdobywcy pierwszych miejsc na lokalnych zawodach eliminacyjnych, organizowanych na wiosnę r. b. przez poszczególne Komitety Wojew. L.O.P.P., nic więc dziwnego, że współzawodnicy stanowili prawdziwą „śmietankę" modelarstwa polskiego, a modele ich były wzorami precyzyjnego wykończenia, celowej pomysłowości i stanowiły niezbity dowód tego, że i Polska również posiada wielu młodych i zdolnych konstruktorów modelarskich. Wygląd modeli, ich wykonanie i wielka różnorodność konstrukcji świadczyły o tem, że modelarze nie stracili napróżno okresu reakcji i stale doskonalą się w budowie i projektowaniu nowych typów i odmian.

Szczególnie ładnie prezentowały się modele kadłubowe, wyglądające w locie jak prawdziwe płatowce kierowane ręką wytrawnych pilotów.

Niektóre z nich gromadziły wokół siebie wielkie grupy widzów, którzy z ciekawością i zainteresowaniem przyglądali się szczegółom ich budowy.

Szczególną sensację budził jednopłat p. Jochelsona z Łodzi, największy ze zgłoszonych na konkurs model kadłubowy. O wymiarach jego świadczy fakt, że został on „przyrolowany" na start przez konstruktora, który musiał go, ujàwszy za tylną część kadłuba, pchać przed sobą jak taczkę. Rozpiętość tego modelu-olbrzyma wynosi 2,18 m., długość — 1,76 m, a wysokość przeszło 50 cm! Szkielet modelu został wykonany z listew sosnowych z zachowaniem praw konstrukcji płatowców, pokrycie skrzydeł, posiadających żebra o grubym profilu, stanowi płótno, kadłuba—barwny papier. Jako napęd miał być użyty silniczek na sprężone powietrze, pomysłu p. Jochelsona, na konkursie jednak model posiadał sznur gumowy, który „nawalił" już przy próbach, uniemożliwiając tem płatowczykowi wzięcie czynnego udziału w konkursie.

Krańcowo przeciwnym wymiarami modelu p. Jochelsona był modelik p. Możdżonka, posiadający zaledwie 36 cm. rozpiętości. Model ten osiągnął lot 78-metrowy.

Na wyróżnienie z pośród wielu innych, zasługuje również i model p. Romana Zuchowicza, 16-letniego słuchacza II kursu Szkoły im. Konarskiego. Charakterystyczną cechą tego okazu były 4 śmigła: 2 ciągnące i 2 pchające, przyczem jedna para działała od chwili startu tak długo, póki napędzające je sznury gumowe nie rozkręciły się, poczem zostawały automatycznie w locie puszczone w ruch pozostałe śmigiełka, przedłużając tem „zasięg" modelu prawie dwukrotnie. Ku rozpaczy młodego konstruktora, przy lotach próbnych na lotnisku „maszyna wpadła w korkociąg", druzgocząc sobie beleczkę kadłubową...

* * *

O godz. 2.30, na hasło, dane przez jury, konkurs rozpoczęto, dopuszczając do lotu początkowo modele rekordowe, potem belkowe, a w końcu modele, zaliczone do klasy kadłubowych. Warunki atmosferyczne nie pozostawiały wiele do życzenia i, gdyby nie dosyć silny wiatr o nierównych podmuchach, który jednak pod koniec zawodów ucichł zupełnie, możnaby je nazwać wprost idealnemi.

Już lot pierwszego modelu, zrównoważony, pewny i spokojny, wskazywał, że konkurs zgromadził nietylko najładniejsze, ale i najlepiej latające minjaturowe konstrukcje lotnicze. W podziw wprawiały widzów dalsze próby, przy których modele osiągały nadspodziewanie dobre wyniki i niejednokrotnie zdawało się, że te małe samolociki — to nie modele, a prawdziwe płatowce, widziane z dużej odległości. Złudzenia te potęgowały jeszcze konstrukcje kadłubowe, szczególnie wtedy, gdy nad modelami ukazywały się latające w tym czasie płatowce szkolne A.A.W. i pasażerskie L. L. „Lot".

W miarę wykonywania lotów przez coraz to inne modele, wyniki stale polepszały się, budząc zadowolenie konstruktorów, dumnych z wyczynów swoich tworów i podziw w gronie sędziów i widzów, którzy, pomimo wszystko, nie spodziewali się być świadkami lotu, trwającego prawie minutę i przebycia przez model w locie odległości 320 metrów! Wśród zawodników, jak zwykle w takich wypadkach, panował wielki ruch i ożywienie, gdyż każdy z nich miał coś do roboty; jedni naprawiali uszkodzenia, drudzy puszczali modele „dla wprawy", inni gwarnie rozprawiali o osiągniętych wynikach, o szczęściu, o pechu...

Już słońce powiedziało ziemi „Dobranoc", już na lotnisko zaczęły opadać wieczorowe zmierzchy, gdy zakończono Konkurs, by, po obliczeniu zdobytych punktów przez poszczególne modele, rozdać już przy świetle elektrycznem, w hangarze L. O. P. P., zasługującym na to konstruktorom nagrody, dyplomy i żetony pamiątkowe.

Po załatwieniu tej formalności, wywołującej na licach nagrodzonych wyraz niebiańskiej radości, zabrał głos przewodniczący Sądu Konkursowego, p. inż. Rudziński, wyrażając nadzieję, że rezultaty odbytych zawodów zachęcą tak instruktorów, jak i uczniów do dalszej, intensywnej pracy oraz zapewniając ich, że L:O.P.P. jak dotychczas, tak i nadal będzie w miarę potrzeby i możności prace modelarsko-lotnicze wspomagać.

PODZIAŁ NAGRÓD.

Grupa uczniowska

KL. A.

I nagroda zł 150 — Strycharski Kazimierz, Kom. Woj. Kraków.

II nagroda zł. 100 — Strycharski Kazimierz, Kom. Woj. Kraków.

III nagroda zł. 75 — Wisznicki Bolesław, Kom. Woj. Kraków.

KL. B.

I nagroda zł. 100 — Stewenk Roman, Kom. Miejski Poznań.

II nagoda zł. 75 — Ceglarek Walenty, Kom. Woj. Poznań.

III nagroda zł. 50 — Wesołowski Stanisław, Komitet Stołeczny.

KL. C.

I nagroda zł. 200 — Wyrobek Kazimierz, Kom. Woj. Kraków.

II nagroda zł. 150—Wyrobek Kazimierz, Kom. Woj. Kraków.

III nagroda zł. 100 — Bielkiewicz Jan Kom. Woj. Wilno.

Grupa instruktorów

KL. A.

I nagroda zł. 250 — Grajeta Bolesław, Kom. Miejski Poznań.

II nagroda zł. 200 — Pawlak Wacław, Kom. Woj. Poznań.

III nagroda zł. 150 — Grzeszczak Bogdan, Komitet Stołeczny.

KL. B.

I nagroda zł. 200 — Grzeszczak Bogdan, Komitet Stołeczny.

II nagroda zł. 150 — Pawlak Wacław, Kom. Woj. Poznań.

III nagroda zł. 100 — Grajeta Bolesław, Kom. Miejski Poznań.

KL. C.

I nagroda zł. 300—Sikorski Stanisław, Kom. Woj. Poznań.

II nagroda zł. 200 — Pawlak Wacław, Kom. Woj. Poznań.

III nagroda zł. 200 — Grajeta Bolesław, Kom. Miejski Poznań

Pozatem otrzymali nagrody dodatkowe: p. Bolesław Grajeta z Poznania—100 zł.—za model najlepiej wykonany i p. Jan Bielkiewicz z Wilna (również 100 zł.) za model najbardziej pomysłowy.

Nagrodzeni otrzymali oprócz nagród pamiątkowe żetony. Poza konkursem przyznano żeton za pomysłowy model p. Romanowi Żuchowiczowi z Warszawy.

W skład Sądu Konkursowego wchodzili pp: v-prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. inż. St. Rudziński— przewodniczący, oraz inż. S. Krasuski, mjr. B. Kwieciński (z ARP), red. J. Osiński, prezes Kom. Wojew. nacz. Przybyszewski, W. Rychter (z A. A.), inż. Cz. Tański, prof. Cz. Witoszyński, red. mjr. Witkowski, J. Wędrychowski i inż. B. Zalewski—członkowie.

Wł. Kozłowski.

Z Londynu na Moth'cie 2)

(Dokończenie)

W przeddzień odlotu „do domu", po bardzo burzliwej dyskusji, większością dwóch głosów nad jednym obraliśmy i mianowaliśmy p. Skórzewskiego kapitanem naszej „eskadry".

Nazajutrz, całkiem rano, udaliśmy się na lotnisko do Stage Lane, gdzie z łatwością przerobiliśmy Moth'a kapitańskiego na ciężarówkę powietrzną, umieściwszy w nim wszelki posiadany bagaż.

Zachwyceni pogodą, zamierzaliśmy natychmiast startować, okazało się to jednak rzeczą niemożliwą, ile że zamontowany świeżo silnik p. Skórzewskiego nie został jeszcze wypróbowany.

Silnik zapuszczono, dawał obroty w ilości zachwycającej, p. Skórzewski zupełnie zadowolony chciał startować natychmiast. Życzenie klijenta atoli zostało zupełnie zlekceważone. Kipiąc z niecierpliwości, musieliśmy odczekać, aż czterech kolejnych rewidentów, uzbrojonych w dentystyczne lusterka i elektryczne lampki, zbada silnik szczegółowo, aż do najmniej ważnego szplinta.

Rewidenci cierpliwie notowali swoje uwagi, mechanicy wykonywali polecone zmiany, a czas biegł sobie truchcikiem, odwiecznym swoim zwyczajem. Gdy wreszcie maszyna była gotowa, nie wydano jej jeszcze panu Skórzewskiemu. Dopiero gdy pilot fabryczny, po próbie w powietrzu, orzekł, że wszystko w porządku, maszyna przeszła do wyłącznej dyspozycji właściciela. Anglicy przeciwstawiali się naszej słowiańskiej niecierpliwości z cudowną bezwzględnością i zachwycającą systematyczną powolnością.

I trzeba przyznać, że, pomimo przykrości, jaką nam zrobiła utrata przeszło pół dnia ślicznej pogody, zaimponował nam system i niezmierna dokładność pracy mierzonej poczuciem odpowiedzialności.

Zdaje się, że w tej dokładności kryje się tajemnica wytrzymałości silników angielskich.

Po spożyciu nieprzewidzianego w programie lunch'u i uścisnąwszy dłoń kapitana White'a, wystartowaliśmy bez wielkich ceregieli. Odlotem naszym w „sporszą" drogę nikt się nie interesował.

Lądowanie obowiązkowe w Lympne. Na lotnisku pasą się owce. Owczarz, widząc nadlatujące samoloty, sprowadza je na brzeg lotniska. Idą za nim posłusznie. Romantycznie. Po załatwieniu formalności, położeniu mnóstwa pieczęci w książkach pokładowych i karnetach tryptykowych, co razem trwało kilka minut, „eskadra" nasza (2 Moth'y) wystartowała tym razem w kierunku kontynentu. Nabrawszy nieco wysokości, poszybowaliśmy nad morze, lecąc na Calais.

Drugi brzeg bieleje we mgle oddalenia. Ślicznie.

Szukamy „śladów Bleriot'a". Zatarły się. Niema. Za kilka dni jubileusz. Widawski komunikuje mi przez telefon, że jego pies (sztuczny, maskota) robi oko bardzo przestraszone.

Na morzu pełzają liczne okręty, pełne ordynarnych marynarzy, nierozumiejących po polsku. Kpimy sobie z nich teraz otwarcie. Moglibyśmy rzucić mściwie na nich kilka przedmiotów znacznie cięższych od powietrza. Ale cóż, wszystkie takie przedmioty są nam niezbędnie potrzebne, mamy je zresztą w ograniczonej ilości. Zemstę odkładamy na później.

Osiągnąwszy Calais, okrążamy (wiraż) latarnię morską (tak nam kazano), widzimy figurkę człowieka biegnącego do latarni, zapewne w celu zakomunikowania przeciwnemu brzegowi, że przelecieliśmy szczęśliwie.

Brzegiem morza, wzdłuż plaż nieprzerwanych, grzmimy do Ostendy. Lądujemy. Postanawiamy raz w życiu użyć wina, ostryg, kąpieli i t. p. rozkoszy, niekwestjonowanych przez kodeks karny.

Tu spotyka nas pierwsza katastrofa lotnicza. Mianowicie, okazuje się, że sezon ostryg zamknięty. Wypijamy przeto, ze zmartwienia, trzykrotną ilość zamierzonego wina, poczem, przy pomocy komunikacji bardzo skomplikowanej, udajemy się do kąpieli. Wogóle kąpiel jest to zajęcie nienaturalne i przesadne. Nie czytałem w żadnym roździale Plutarcha, aby którykolwiek ze znakomitych mężów kiedykolwiek się kąpał. A zdrowe były chłopaki, że ha! Ojciec Michała Anioła zabraniał synowi nawet się myć. I słusznie. W późniejszych czasach, taki nieborak fizyczny, jak Marat, wlazł do wanny sądząc, że mu to co pomoże i proszę — co za przykrość gentlemana spotkała? Nauczony temi historycznemi przykładami, wody unikam i nie rozumiem moich towarzyszów, którzy bezustanku marzą o wodzie, prysznicu i t. p. hydrologji. Taki przyjaciel mój, Widawski, np. w Londynie trzy razy dziennie się kąpał (z mydłem!), dziewięć razy się mył i, skropiony hyzopem, miał się za coś wyższego. Irytująco czysty gentleman! I żeby się żenił, albo co? Ale nie. Tak sobie! — Nie rozumiem.

Nasz kapitan, p. Skórzewski, wydał rozkaz, że wieczór mamy spędzić w kabarecie. Subordynacja jest jednym z pięknych rysów mego charakteru, toteż udaliśmy się do kabaretu w formacji trójkowej.

W Ostendzie wogóle, a w kabarecie szczególnie, „puchy". Sezon się nie udał. Hotelarze włosy z głowy rwą garściami. Bardzo kiepskie „girlasy" stanowią większość osób znajdujących się na sali.

Wypoczynek, sen, przy akompanjamencie szumu morza w nadbrzeżnym hotelu. Nazajutrz, o 9-ej rano, start przy pięknej pogodzie.

Śliczny przelot do Amsterdamu. Wyspy holenderskie, widoczne znakomicie, figuracją swoją ułatwiają orjentację. Obserwujemy zgóry z zainteresowaniem doki i pokrajany kanałami i rowami teren, na którym „wypraszamy" sobie przymusowe lądowanie. Ale motory „gadają" znakomicie, lądujemy w Amsterdamie, na ślicznem lotnisku. Uprzejmi Holendrzy nalewają nam benzynę i pieczętują co należy. Startujemy teraz do Hanoweru, gdzie Niemcy przyjmują nas bardzo uprzejmie, nie kwestjonując zbytnio nawet przedawnionej wizy w paszporcie naszego kapitana. Znowu benzyna, pieczęcie i start do Berlina. Lecimy wzdłuż najpierw kanału, później toru kolejowego, które stanowią idealną loksodromę.

W Berlinie jesteśmy koło 3-ej ppoł. Postanawiamy, z litości dla części poślednich naszego kapitana, zanocować. Oglądamy cudowne, znane z opisów lotnisko. Publiczność, całkiem do rzeczy, przepełniająca ogromne restauracje i kawiarnie aerodromowe oraz nowiutki i nowoczesny hotel aerodromowy, w którym nocujemy— napełniają serce nasze zachwytem i zazdrością. Obserwujemy nocne lądowanie olbrzymiego Junkersa pasażerskiego, oświetlającego sobie teren racami palącemi się na krawędzi płatów. Nazajutrz, ciągle nadzwyczaj uprzejmie traktowani przez władze lotniskowe, załatwiamy formalności, płacimy drobną sumę za hangarowanie i opiekę i startujemy do Poznania.

Kapitan nasz wmeldował się na dwa i pół tysiąca metrów, my, posłusznie za nim marzniemy. Wreszcie, lądujemy w Poznaniu.

— — — — — — — — — — — — — — —

Przylecieli z Londynu, wylądowali po benzynę, muszą zatelefonować do urzędu celnego — proszą o pozwolenie skorzystania z telefonu Benzyny niema; telefon jest wprawdzie, ale do użytku służbowego — twardym i zdecydowanym tonem komunikuje syn Marsa, ozdobiony jedną czy dwiema gwiazdkami na ramionach. Porzuciłem zamiar przedstawienia się młodemu rodakowi i słucham cierpliwie wywodów urzędnika celnego, który usiłuje ubłagać syna Marsa, żeby zechciał uznać opłacenie cła od aeroplanu za sprawę państwową i pozwolił nieformalnie na skorzystanie z telefonu służbowego, ile że

najbliższy telefon, i to też państwowy, znajduje się o kilometr.

Tak — niema wątpliwości — jesteśmy w Polsce, w kraju, gdzie formalności zabijają elementarny sens życia i gdzie zwyczajna uprzejmość, stosowana do zwykłych ludzi we wzajemnej wymianie świadczeń, jest ptakiem rzadkim, bardzo rzadkim, ogromnie rzadkim.

Syn Marsa, zezwoliwszy na użycie telefonu, gwałtownie odwraca się na pięcie, dając do zrozumienia, że jest w dalszym ciągu ogromnie oburzony.

Gdyby tak Dęblin był nad granicą! Dęblińczycy z jakżeż czarującą pobłażliwością traktują moją cichą, niczyjej sławie nieszkodzącą aeromanję. Chociaż też mają sporą ilość gwiazdek i nawet pasków na ramionach, nie wystawiają zenitówek przeciwko nieboraczynie — cywilowi, choćby nawet przyleciał z Londynu.

Z rozmowy telefonicznej z urzędem celnym wynika, że sprawę celną mam załatwić w Warszawie. Obecnie możemy wystartować.

Następuje teraz pożegnanie z naszym kapitanem, który leci do Bedruska, gdzie nieszczęśliwie podbija maszynę. My, po dwugodzinnym locie, widzimy Warszawę i lotnisko z krzyżem, którego umieszczenie na środku lotniska bije wszystkie rekordy świata w zakresie oryginalności i pomysłowości w rozplanowaniu przeszkód stałych na terenie do lądowania.

Widawski „rżnie" cierpliwą spiralę, coraz bardziej ściśniętą, jak wiór z pod hebla.

Lądujemy. Warszawa, Aeroklub Akademicki, jesteśmy u siebie... Tak prędko. Jerzy!, zakręć śmigło, lecimy z powrotem, lub dalej. Niestety, nie jesteśmy burżujami, którzy mają czas wolny, bez umiejętności i chęci wykorzystania go. Na każdego z nas czeka obowiązek, który wypełnić musimy w myśl piosenki: Każdy jak może tak orze w kantorze, a jak już nie może — to także orze, bo mógłby, broń Boże, stracić miejsce w kantorze.

T. Pruszkowski.

Z OSTATNIEJ CHWILI

WYNIKI LOTU POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI

Lot południowo-zachodniej Polski udał się nadspodziewanie. Zgłoszono 22 maszyny, z czego 9 awjonetek produkcji krajowej. Startowało 18, lot ukończyło 15.

Odkładając szczegółowe omówienie lotu do następnego numeru, podajemy poniżej wyniki ostateczne, w kolejności ogólnej punktacji:

I-sze miejsce zajął *por. Żwirko* z A. A. Warsz. na awjonetce Sekcji Lotniczej, RWD, otrzymując pierwszą nagrodę—1000 zł., srebrną papierośnicę A. R. P. oraz kasetkę Kom. Woj. L.O.P.P. w Krakowie.

II-gie miejsce — *p. Skórzewski* z A. A. Warsz. na Moth'cie — druga nagroda, 500 zł., oraz ołówek srebrny za akrobacje.

III-cie—*sierż. Działowski* z A. A. Kr. na awjonetce własnej konstrukcji—trzecia nagroda—300 zł.

IV-e — *por. Więckowski* na PWS 4 — czwarta nagroda — 200 zł. oraz zegarek za lot Kraków — Częstochowa.

V-e miejsce zajął *kpt. Dudziński* na PWS 5, otrzymując nagrodę Prezydenta Krakowa — papierośnicę, oraz dar jednej z firm częstochowskich — lampę stołową.

VI-e *por. Malara* na Moth'cie—nagroda Krak. Kom. Miejsk. LOPP — papierośnica i puhar Automobilklubu Krakowskiego.

VII-e *kpt. Babiński* z A. A. Warsz. na JD2—bronz dra Piotrowskiego, prezesa A. A. Kr.

VIII-e—*p. Szulczewski* z Lubelskiego Klubu Lotniczego na DUS 3 „Ptapta" — duży zegar, dar Kom. Kol. L.O.P.P.

IX-e—*p. Grzeszczyk* z A. A. Lw. na JD2 — 100 zł. nagr. Klubu Pilotów Wojew. Śląskiego.

X-e — *dr. Piotrowski* (pilot wyszk. w A. A.) z A. A. Kr.—złoty zegarek, nagr. Szefa Dep. Aeron. dla najlepiej wyszkolonego pilota w klubie.

XI-e — *por. Masalski* na „Lublinie R X" — 100 zł. nagr. „Pilota".

XII-e — *por. Beill* na Bristolu — nagroda jednej z firm Częstoch.—kałamarz.

XIII-e—*por. Meissner* na Moranie—srebrny ołówek, nagr. Częstoch.

XIV-e — *sierż. Miłosz* na Bréguet'cie XIV — bronz „Gońca Częstochowskiego".

XV-e—*prof. Pruszkowski* (wyszk. w A. A.), z A. A. Warsz., na Moth'cie—puhar Aer. Akad. w Krakowie.

XVI-e — *dyr. Pawłowski* (wyszk. w A. A.) z A. A. Warsz. na JD2 bis—statuetka A. A. Warsz.

XVII-e —*kpt. Długoszowski* na Bristolu — zegar za najlepszy przelot Kraków—Częstochowa.

XVIII-e—*p. Sido* (wyszk. w A. A,) z A. A. Kr. na awjon. Działowskiego — puhar Aer. Akad. we Lwowie.

Puhar przechodni Związku Aeroklubów Akademickich dla klubu, którego członkowie osiągną najlepsze wyniki — zdobył *Aeroklub Akademicki w Warszawie.*

Nieszczęście dotknęło pp.: J. Sido, z A. A. Kr., który skapotował po pierwszym etapie, wycofując się z zawodów; prof. Pruszkowskiego, który z powodu defektu silnika zmuszony był zrezygnować z wykonania części trasy lotu, tracąc punkty; dyr. Pawłowskiego, który niedokończył prób z powodu uszkodzenia podwozia; kpt. Długoszowskiego, który po przymusowem lądowaniu wycofał się z zawodów.

Szczególny pech nawiedził p. Korbla z A. A. Warsz., któremu wiatr uszkodził maszynę stojącą tuż obok hangaru w Częstochowie, nie pozwalając wogóle wziąć udziału w locie.

W następnym numerze zamieścimy bardzo szczegółowe wyniki oraz wrażenia naszego specjalnego sprawozdawcy.

KRONIKA POLSKA

Nowe awjonetki. Trzy polskie wytwórnie samolotów, a mianowicie: „Podlaska Wytwórnia Samolotów", „Samolot" i „Plage i Laśkiewicz", przystępują obecnie do budowy, na zamówienie L. O. P. P., awjonetek standartowych własnej konstrukcji. Celem tej pracy jest chęć stworzenia polskiego typu awjonetki użytkowej, nadającej się do budowy seryjnej, która odegrałaby w naszem lotnictwie sportowo-turystycznem rolę podobną, jak w Anglji — popularne Moth'y. Potrzeba istnienia tego rodzaju awjonetek daje się już w Polsce odczuwać. Dotychczasowe wyniki pracy konstrukcyjnej wszystkich trzech wytwórni pozwalają spodziewać się, iż owocem obecnego wysiłku będą typy maszyn, pod każdym względem odpowiadające swemu przeznaczeniu.

Zapowiedź budowy nowych płatowców komunikacyjnych. Fabryki „Plage i Laśkiewicz" oraz „Podlaska Wytwórnia Samolotów" przystąpiły do budowy nowych typów 4-osobowych płatowców komunikacyjnych własnej konstrukcji.

Pierwszy eksport samolotowy z Polski. Sygnalizujemy radosną wiadomość. Ostatnio zaszedł pierwszy wypadek eksportu samolotowego z Polski. Lubelska wytwórnia samolotów „Plage i Laśkiewicz" dostarczyła do Belgji jeden trójsilnikowy płatowiec komunikacyjny Fokkera.

Obecnie prowadzone są, za zgodą firmy Fokker, pertraktacje o dalsze dostarczenie dla Belgji samolotów tego typu, których produkcja w Polsce kalkuluje się dla nabywców korzystniej, a solidność wykonania, jak widzimy, zasłużyła już sobie na uznanie rynków obcych.

Tunele aerodynamiczne dla wytwórni. Fabryki „Samolot", „Plage i Laśkiewicz" i „Podlaska Wytwórnia" urządzają u siebie, dla własnego użytku, małe tunele aerodynamiczne, przeznaczone dla przedmuchiwania profilów i różnych części płatowców, budowanych przez te wytwórnie. Dzięki temu biura konstrukcyjne tych fabryk uzyskają znaczne ułatwienie pracy.

Odbudowa fabryki „Samolot". We wrześniu polskie lotnictwo poniosło bardzo duże straty z powodu pożaru, jaki wynikł wskutek krótkiego spięcia w fabryce płatowców „Samolot" w Ławicy pod Poznaniem.

Ogień, który wybuchł z wielką gwałtownością wskutek nagromadzenia dużej ilości materjałów łatwopalnych, strawił większą część fabryki, wraz z kilkoma gotowemi i będącemi na ukończeniu płatowcami.

W akcji ratunkowej, dzięki której część mienia wytwórni została ocalona, wzięło bardzo czynny udział wojsko, za co dzielnym żołnierzom 3 pułku lotniczego, stacjonującego wpobliżu, należy się duże uznanie.

Straty, poniesione przez fabrykę wskutek pożaru są duże, nie sięgają jednak tak wielkich sum, jakie podawała początkowo prasa codzienna.

Alarmujące wiadomości o zlikwidowaniu fabryki okazały się, na szczęście, nieprawdziwemi, fabryka bowiem już obecnie pracuje w ocalałej części, a na wiosnę ma być odbudowana całkowicie. Do tego czasu wojsko pożyczyło fabryce parę własnych hangarów. „Samolot" był ubezpieczony na dużą sumę Resztę kosztów odbudowy fabryka pokryje z pożyczki państwowej, która ma być udzielona po uzyskaniu gwarancji władz miejskich Poznania.

Międzynarodowy zjazd lotniczy w Warszawie. W pierwszej połowie października Warszawa będzie gościć w swych murach przedstawicieli 45 państw, którzy zjadą się na międzynarodowy zjazd, poświęcony zagadnieniom z dziedziny prywatnego prawa lotniczego. Zjazd ten rozpatrzy wnioski, opracowane przez specjalne komisje komitetu ekspertów, w którym zasiadały delegacje poszczególnych państw, a w tej liczbie i Polski. Komitet ekspertów powołany został przez pierwszą tego rodzaju konferencję, która odbyła się w Paryżu w 1925 roku. Państwo polskie reprezentowane było początkowo w komitecie przez prof. Górskiego, którego zastąpili radca prawny M. S. Z. dr. Leon Babiński, oraz radca Min. Komunikacji dr. Pierzchała.

Zjazd zajmie się przedewszystkiem sprawą ujednostajnienia dokumentu przewozu w lotnictwie, oraz odpowiedzialnością przedsiębiorstw lotniczych za przewóz osób, towarów i bagaży. W sprawach tych Zjazd otrzyma konkretne wnioski, opracowane przez Komitet ekspertów.

Zjazdowi będzie przewodniczyć, w myśl przyjętego zwyczaju, prezes delegacji tego kraju, do którego zjazd został zwołany, a więc tym razem prof. Karol Lutostański, dziekan wydziału prawnego Uniwersytetu Warszawskiego. Delegatami Polski będą pozatem: podsekretarz stanu Ministerstwa Komunikacji inż. Czapski, Naczelnik Wydziału Lotnictwa Cywilnego M. K. ppułk. Filipowicz, radca prawny M. S. Z. dr. Leon Babiński, naczelnik wydziału traktatowego M.S.Z. prof. dr. J. Makowski i radca Min. Komunik. dr. Pierzchała.

Pomoc lotnictwa przy meljoracji Polesia. Ministerstwo Robót Publicznych, które przed dwoma laty utworzyło biuro projektu meljoracji Polesia, przystępuje obecnie, po przeprowadzeniu zasadniczych studjów geodezyjnych, do wykonania szczegółowych planów Polesia.

W tym celu, po szczegółowem zbadaniu sprawy dostępu i możliwości pracy wśród bagien dorzeczy rzek poleskich, uznano za jedynie możliwą i najszybszą drogę przeprowadzenia pomiarów zapomocą zdjęć fotograficznych, dokonywanych z samolotów.

Techniczną stronę lotów opracował Wydział Lotnictwa Cywilnego M. K., zaś wykonanie ich zostało poruczone Linjom Lotniczym „Lot", które przeznaczyły do tego celu 1 płatowiec Fokkera i delegowały jednego z najlepszych pilotów. Ministerstwo Robót Publicznych zaangażowało, jako nawigatora, em. mjra Roedera, fachowca w pomiarach lotniczych.

Tak więc, dzięki lotnictwu i zastosowaniu aerofotogrametrji, zostanie dokonane w krótkim czasie doniosłe dzieło osuszenia i zmeljorowania olbrzymich obszarów Polski, stojących dotąd bezużytecznie.

Bilety lotniczo-kolejowe. Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji zamierza, na wzór zagranicy, wprowadzić w Polsce kombinowane bilety kolejowo-lotnicze, które umożliwiłyby korzystanie z komunikacji lotniczej również mieszkańcom miast, niewłączonych do sieci komunikacji lotniczej.

Inicjatywie Wydziału Lotnictwa Cywilnego w tej sprawie należy gorąco przyklasnąć. Dzięki niej, polskie lotnictwo komunikacyjne zyska nowe udogodnienia, które zwiększą frenkwencję na naszych szlakach powietrznych i udostępnią ją dla prowincji.

Komunikacja samolotowa w sierpniu. Ruch na naszych linjach powietrznych osiągnął w sierpniu r. b. cyfry rekordowe, dotychczas nigdy nienotowane. Samoloty przy 100% bezpieczeństwie, dokonując 701 lotów pasażerskich, przelatując przestrzeń 169.821 km., przewiozły 2.588 pasażerów, 45.729 kg. towarów (fracht 12.032, bagaż 30.348 kg., gazety 3.349) i 3.205 kg. poczty.

W cyfrach powyższych uwzględniono jedynie loty normalne i dodatkowe, nie wliczając lotów innych (technicznych, próbnych i t. p.).

W porównaniu z miesiącami ubiegłemi roku bieżącego ruch na naszych linjach lotniczych wzrasta ustawicznie, w porównaniu zaś z rokiem 1928-ym frekwencja pasażerska podwoiła się.

Nocny sygnał dla samolotów. Na ośmiopiętrowym gmachu warszawskiej stacji telefonów przy ul. Zielnej, który jest najwyższym budynkiem w centrum stolicy, została umieszczona czerwona latarnia sygnałowa, która ma służyć dla orjentacji samolotów, odbywających loty w nocy.

Rewizyta lotników łotewskich w Polsce. W połowie września bawiła w Polsce eskadra złożona z 3 płatowców wojskowych łotewskich. Łotysze przybyli do Polski pod dowództwem szefa swego lotnictwa wojskowego, a zarazem dowódcy jednego z pułków lotnicnych, pułk. pil. Basko celem zwiedzenia naszego kraju i rewizytowania polskiego lotnictwa wojskowego, którego reprezentacja z 5 pułku lotn. bawiła na Łotwie, biorąc udział w uroczystościach w dniu dziesięciolecia niepodległości tego państwa.

Polska centralą pocztową świata. Pułkownik G. Hedengren wygłosił w Sztokholmie bardzo zajmujący referat o komunikacji lotniczej pomiędzy Polską a Szwecją. Komunikacja ta miałaby na celu utworzenie stałej linji Sztokholm—Kalmar—Gdynia—Warszawa, dzięki której podróż ze stolicy szwedzkiej do polskiej trwałaby zaledwie około 3 godzin, gdy obecnie 40—50. Pułkownik Hedengren wypowiedział śmiałą myśl, że linja ta powinna w przyszłości stanowić odcinek w systemie komunikacyjnym Skandynawja—Polska—Bałkany—Kair—Kapstad. A gdyby kiedyś została zorganizowana komunikacja lotnicza przez Szwecję, Islandję i Grenlandję do Ameryki, Warszawa, położona w centrum Europy, stałaby się punktem, z którego byłaby rozsyłana poczta lotnicza na wschód i zachód.

Nowości wydawnicze. Ukazała się książka profesora Uniwersytetu Berlińskiego, d-ra Richard'a von Mises'a, p.t. „Podstawy lotnictwa". Jest to, jak głosi podtytuł, „elementarny wykład teorji i budowy samolotów", wydany, w przekładzie inż. Stefana Neumarka, asystenta Politechniki Warszawskiej, nakładem Zarządu Głównego L.O.P.P. Książka ta jest najlepszym, dostępnie opracowanym podręcznikiem lotniczym w powojennej naukowej literaturze europejskiej i zdobyła sobie światowy rozgłos, o czem świadczy najlepiej fakt, że rozeszła się w języku niemieckim w ciągu paru lat już w trzech wydaniach.

Przyswojenie językowi polskiemu tak cennego dzieła które wiedzę o lotnictwie ujmuje w sposób najbardziej dostępny i właściwy, jest niemałą zasługą zarówno sumiennego tłumacza, jak i Zarządu Głównego L. O. P. P.

Książkę, która została wydana ładnie i starannie, zdobią 102 rysunki w tekście.

Na treść jej złożyły się następujące rozdziały: Wstęp. Przegląd historyczny, I. Ogólne rozważania o siłach, wywieranych przez powietrze. Opór powietrza, II. Płat nośny. III. Lot bezsilnikowy, IV. Śmigło, V. Silnik. VI. Współdziałanie płatów nośnych, śmigła i silnika, VII. Sterowanie. Stateczność. Ustatecznienie, VIII. Start i lądowanie, IX. Zagadnienia żeglugi powietrznej.

Nakładem Zarządu Głównego L. O. P. P. ukazał się niedawno „Katalog przeźroczy obrony przeciwgazowej", zawierający opis przeszło 100 przeźroczy. Cena 1 egzemplarza dla placówek L.O.P.P. wynosi 1 zł. 30 gr., normalna zaś — 1 zł. 50 gr.

WIEŚCI Z KLUBÓW

Zarząd Zrzeszenia Klubów Lotniczych, wybrany na Zjeździe Klubów w dn. 14 września r. b., podzielił między swych członków funkcje w sposób następujący:

Prezes — prof. T. Pruszkowski
I. wice-prezes — dyr. Jerzy Weber
II. wice-prezes — por. pil. Witold Krasicki
Sekretarz — Jerzy Osiński
Skarbnik — Jerzy Wędrychowski.

Lubelski Klub Lotniczy. Szkoła Pilotażu Lubelskiego Klubu Lotniczego wykonała w okresie od 1.VI do 31.VIII r. b. 1522 loty w czasie 206 godz. 14 min.

Na poszczególne miesiące przypada:

	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Razem
Loty na dwusterze	624	468	204	1296
Loty samodzielne	—	40	186	226
Czas lotów na dwusterze	78 g 54 m	67 g 11 m	24 g 39 m	170 g 44 m
Czas lotów samodzielnych	—	6 g 55 m	28 g 35 m	35 g 30 m
Ilość uczniów na dwusterze	23	15	21	
Ilość uczniów samodzielnych	—	2	12	
Przepracowane godziny zajęć teoretycznych	34 g	28 g	26 g	88 godz.

Wylaszowani zostali pp.: 1) Cieński 2) Różański 3) Martyniak 4) Zaremba 5) Domagało 6) Dobrowolański 7) Grabowski 8) Godlewski 9) Łukasik 10) Maciejewski 11) Lewandowski 12) Kruk.

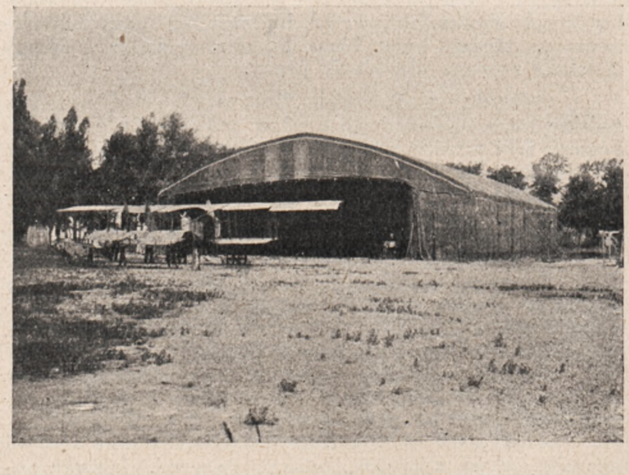
Aerokluby Akademickie. Od chwili rozpoczęcia tegorocznego kursu pilotażu, t. j. połowy maja, do dn. 31.VII.1929 samoloty A. A. latały 1.594 godz. 25 min.

Na poszczególne kluby przypada:

A. A. w Warszawie	544 godz.	41 min.
„ w Poznaniu	336 „	25 „
„ w Krakowie	322 „	51 „
„ we Lwowie	233 „	22 „
„ w Wilnie	157 „	22 „

Z pośród 77 szkolonych w Aeroklubach Akademickich na tegorocznym kursie, do dn. 25 września ukończyło pilotaż 46 osób, m. in. 1 kobieta, p. Halina Grzybkowska z Poznania.

KŁOPOTY KLUBÓW



Aerokluby Akademickie korzystały dotychczas z hangarów płóciennych syst. Bessoneau, wypożyczonych przez wojsko. Hangary te kończą swój wytrwały żywot. Aeroklub Akademicki w Warszawie, który użytkował hangar najdłużej — pozostanie na zimę bez pomieszczenia, jeśli wojsko lub L. O. P. P. nie użyczy miejsca w swoich hangarach.



NOWOŚCI TECHNICZNE

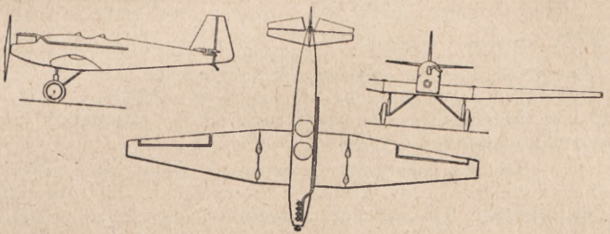
Caudron C-190. Jest to wolnonośny dolnopłat dwumiejscowy konstrukcji przeważnie drewnianej.

Skrzydło, składające się z trzech części, posiada część środkową o szerokości 2,90 m. Do tej partji, centralnej, przyłączone jest podwozie o amortyzacji oleopneumatycznej. Boczne, doczepiane płaty są kształtu trapezowego. Całe skrzydło kryte jest sklejką.

Płatowiec jest zaopatrzony w rzędowy, 4-cylindrowy, chłodzony powietrzem silnik Renault 80 KM.

Duży, 125-cio litrowy zbiornik ze spawanej blachy aluminjowej znajduje się w części środkowej skrzydła, skąd 2 pompki A. M. czerpią benzynę, podając ją następnie do gaźnika.

Kadłub, konstrukcji drewnianej, kryty sklejką, mieści w sobie dwa siedzenia i kompletne urządzenie dwusterowe.



Dane charakterystyczne:

Rozpiętość	11,5 m.
Długość	7,47 m.
Powierzchnia nośna	12,6 m².
Szerokość po złożeniu	2,9 m.
Ciężar własny	460 kg.
„ użyteczny	267 „

Albatros L 82. Niemcy, u których przeważają czyste formy aerodynamiczne, uzyskali nowy typ płatowca sportowego — tym razem dwupłat z wiązaniami z taśm stalowych i stojaków.

Konstruktorzy Albatrosa zapatrzyli się na angielski typ awjonetki „Moth".

Komora tego dwupłata jest konstrukcji drewnianej. Dwa dźwigary skrzynkowe nie posiadają żadnych wiązań wewnętrznych. Brzeg natarcia i spód skrzydła w partji między dźwigarami posiada pokrycie sklejkowe, reszta skrzydła kryta jest płótnem.

Kadłub, konstrukcji stalowej, wykonany z rur spawanych, mieści w sobie dwa siedzenia jedno za drugiem, zaopatrzone w dwuster. Górna część kadłuba kryta jest blachą, którą można bardzo łatwo usunąć, co znakomicie ułatwia dokonanie rewizji linek i wnętrza. Na przodzie kadłuba, przed przedniem siedzeniem, znajduje się pomieszczenie na bagaż.

Łoże podsilnikowe, wykonane z rur stalowych spawanych, przymocowane jest do kadłuba z pomocą 4-ch bolców. W typie L. 82 zamontowano silnik „Gipsy" 80/100 KM. Przewidziane jest zastosowanie innych, podobnych silników, jak włoski „As 8", angielski „Cirrus" lub Siemens „Sh. 13".

W baldachimie skrzydłowym znajduje się zbiornik na benzynę o pojemności 90 l.

Opierzenie poziome i pionowe zrobiono ze spawanych rur z pokryciem płóciennem. Lotki, również konstrukcji metalowej, znajdują się tylko w dolnem skrzydle i są poruszane systemem drążkowym.

Podwozie typu bezosiowego, o rozstawieniu 1,5 m, posiada w przedniej goleni amortyzację gumową (guma krążkowa). Również płoza jest zaopatrzona w tego samego typu amortyzację.



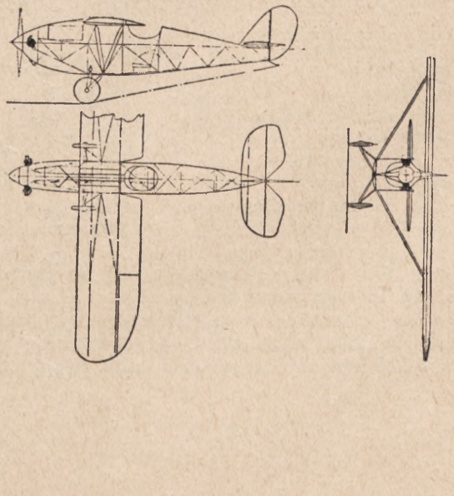
Dane charakterystyczne:

Rozpiętość	9,00 m.
Długość	7,75 m.
Szerokość po złożeniu	2,70 m.
Powierzchnia nośna	20,00 m².
Ciężar własny	400 kg.
„ użyteczny	350 „
Szybkość max.	165 km/godz.
„ lądowania	70 „
Pułap praktyczny	4000 m.
Zasięg	560 km.

Comper Swift C. 7. Angielska fabryka Comper Aircraft Co. w Cheshire wypuściła nowy typ jednomiejscowego płatowca turystycznego z 40-konnym silnikiem A.B.C. „Skorpion".

Jest to samolot ze skrzydłem górnem, przymocowanem do kadłuba jedną parą zastrzałów w kształcie litery „V". Płat jest normalnej, dwudźwigarowej konstrukcji drewnianej.

Kadłub sklejkowy posiada na swej górnej powierzchni wysoki, zwężający się ku górze grzbiet, przez



co uzyskano bardzo dobrą widoczność. W przodzie kadłuba znajdują się zbiorniki paliwa na 6-cio godzinny lot.

Podwozie typu bezosiowego posiada amortyzację sznurową, mieszczącą się w kadłubie.

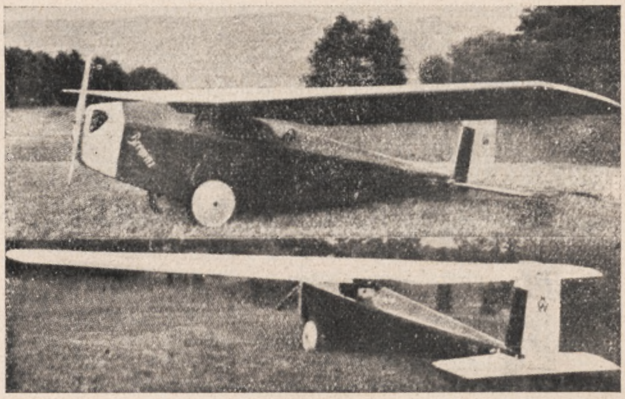
Płatowiec daje się składać i posiada wtedy wymiary 6,5 m. długości i 2,35 m. szerokości.

W produkcji seryjnej cena tej awjonetki będzie podobno wynosiła 17.000 zł. p.

Cechy charakterystyczne:

Rozpiętość	7,2 m.
Długość	5,6 m.
Powierzchnia nośna	8,0 m²
Ciężar własny	150 kg.
„ użyteczny	120 „
Szybkość max.	160 km/godz.
„ lądowania	70 „

WKM 1. Znany konstruktor szybowcowy Walter Kittelberger zbudował niedawno awjonetkę, która na pierwszy rzut oka łudząco przypomina polski samolot R.W.D. 1.



Jest to wolnonioscący jednopłat konstrukcji drewnianej z 28-konnym silnikiem MAG.

Skrzydło składa się z trzech części i jest normalnej konstrukcji dwudźwigarowej; mocno wykonane żeberka wraz z pokryciem sklejkowem pozwalają na zupełne opuszczenie wiązań wewnętrznych.

Środkowa część, stanowiąca baldachim, którego szerokość wynosi 5,3 m., jest przymocowana do grzbietu kadłuba z pomocą 4-ch bolców.

W kadłubie, konstrukcji drewnianej, krytej sklejką, znajdują się dwa miejsca — przednie dla pasażera, tylne dla pilota. Między pilotem i pasażerem znajduje się zbiornik na paliwo, na 6 godzin.

Opierzenie poziome i pionowe posiadają szkielet drewniany, kryty sklejką.

Oś podwozia jest całkowicie zakryta w kadłubie. Śmigło pracuje na reduktorze o przekładni 1:1,5.

Dane charakterystyczne:

Rozpiętość	10,4 m.
Długość	6,4 m.
Powierzchnia nośna	13,5 m².
Ciężar własny	200 kg.
„ użyteczny	190 „
Szybkość max.	130 km/godz.
„ lądowania	60 „
Zasięg	600 km.

Aero 34. Czeska fabryka Aero wypuściła swój pierwszy typ maszyny sportowej.

Jest to dwupłat, konstrukcji prawie całkowicie drewnianej, z jedną parą stojaków w komorze płatowej i z wiązaniami krzyżowemi z taśm stalowych. Skrzydło



kryte jest płótnem i daje się składać zupełnie analogicznie, jak u „Moth'a".

W baldachimie mieści się zbiornik benzyny o pojemności 95 litrów. Drugi zbiornik paliwa, o pojemności 35 litrów, wykonany z blachy elektronowej spawanej, znajduje się w kadłubie, za przegrodą przeciwogniową.

Podwozie bezosiowe posiada bardzo szerokie rozstawienie kół. Amortyzacja sznurowa, gumowa.

Płatowiec zaopatrzony jest w silnik Walter „Vega" 85 KM.

Dane charakterystyczne:

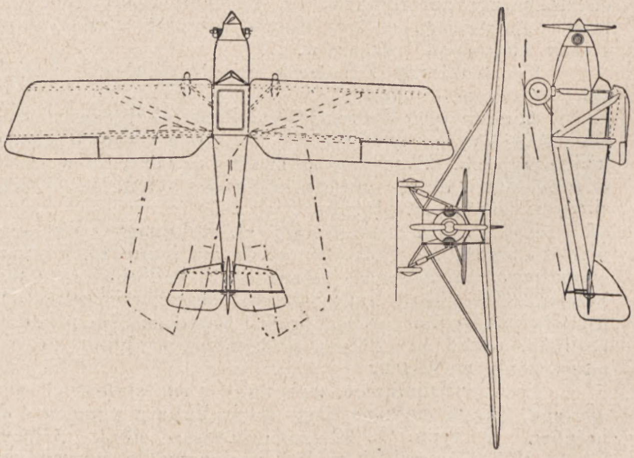
Rozpiętość	8,8 m.
Długość	6,8 m.
Powierzchnia nośna	21,3 m².
Szerokość po złożeniu	2,91 m.
Ciężar własny	412 kg.
„ użyteczny	254 „

A.B.C. „Robin". Fabryka de Havilland stworzyła do swych znanych płatowców sportowych „Moth" silnik „Gipsy". Odwrotnie ma się rzecz w zakładach A. B. C., gdzie do wyrabianego przez nich silnika „Skorpion" zbudowano awjonetkę jednomiejscową.

Jest to jednopłat konstrukcji drewnianej, z jedną parą zastrzałów w kształcie litery „V". Skrzydło daje się składać po usunięciu przednich sworzni w baldachimie.

Kadłub drewniany, kryty sklejką, posiada oszkloną kabinkę dla pilota.

Stery i stateczniki wykonane z drzewa, kryte płótnem. Podwozie bezosiowe posiada amortyzację sznurową w goleni, wychodzącej z górnej krawędzi kadłuba. Silnik jest przymocowany wprost do kadłuba, na płycie metalowej. Zbiorniki benzyny i smaru znajdują się w przedniej części kadłuba, za przegrodą przeciwogniową.



Dane charakterystyczne:

Rozpiętość	7,70 m.
Długość	5,35 „
Powierzchnia nośna	9,0 m².

Ciężar własny	188 kg.
„ użyteczny	120 „
Szybkość max.	168 km/godz.
„ lądowania	64 „
Zasięg	540 km.

90 KM. Le Blond. W amerykańskiem lotnictwie sportowem dość znacznie jest rozpowszechniony 7-mio cylindrowy, gwiazdowy, chłodzony powietrzem silnik Le Blond o mocy 90 KM. Odznacza się on małemi wymiarami, gdyż jego maksymalna średnica wynosi 830 mm. Silnik jest zaopatrzony w dwa magneta, które znajdują się ztyłu motoru, ustawione wpoprzek do osi silnika. Dźwignie zaworowe są okapotowane.

Oprócz silnika 7-miocylindrowego, fabryka wypuszcza również 5-ciocylindrowy motor o tych samych cylindrach, który daje 60 KM mocy.

Dane charakterystyczne:

Średnica cylindra	105 mm.
Skok	95 „
Liczba obrotów	1900 obr./min.
Waga silnika 60-konnego	100 kg.
„ „ 90 „	128 „

RÓŻNE

Trening włoskich pilotów rezerwy. Według włoskiej ustawy wojskowej, pilot rezerwy musi rokrocznie odbyć jednomiesięczny trening. Ponieważ, ze względów zawodowych i materjalnych, nie wszystkim tak częste ćwiczenia odpowiadały, postarała się część personelu latającego o przeniesienie do innego rodzaju broni. Zatrwożony tym objawem rząd postanowił w następujący sposób zapobiec ucieczce z szeregów lotniczych:

Tworzy się luźno po kraju rozrzucone centra treningowe, zaopatrzone w lekkie płatowce sportowe, gdzie rezerwa lotnicza może korzystać z samolotów przez cały rok.

Ministerstwo Spraw Wojskowych jest zdania, że utrzymanych w treningu na maszynach sportowych pilotów będzie można, w razie potrzeby, w ciągu bardzo krótkiego czasu przeszkolić i doprowadzić do formy w lataniu na sprzęcie wojskowym.

Ministerstwo chce również ułatwić swym oficerom nabywanie płatowców sportowych w ten sposób, że 50% kosztów kupna będzie ono pokrywało, a drugą połowę pożyczy na 4-letnie spłaty. Koszt utrzymania samolotu będzie pokrywało wojsko.

Z tego wynika, że Włosi wychodzą z założenia, że jak każdy oficer kawalerji musi posiadać własnego konia, tak też oficer lotnictwa musi posiadać własną awjonetkę. Jeżeli rzeczywiście ta zasada wejdzie w życie, to lotnictwo sportowe w Italji będzie miało szerokie widoki rozwoju.

Jakże inaczej jest u nas!

Raid generała Balbo. Włoski minister lotnictwa, generał Balbo, ma zamiar w listopadzie tego roku przelecieć z Rzymu do Ameryki bez lądowania. Celem podróży nie będzie tym razem New-York, lecz zachodnie wybrzeże Ameryki koło Antylli.

Lot ma się odbyć na samolocie, zaopatrzonym w silnik o mocy 550 KM. Zapas paliwa ma wystarczyć na 80 (?) godzin. Ministrowi ma towarzyszyć jeszcze jeden pilot i mechanik.

Start i lądowanie na lecącym sterowcu. Niedawno przeprowadzono w Lakehurst, z pomocą sterowca „Los-Angelos", próby startu i lądowania samolotu na statku powietrznym, będącym w ruchu. Może czynności wyżej nazwane nie są identyczne z pojęciami normalnemi, przez te nazwy objętemi, lecz trudno dzisiaj jeszcze o nowe słownictwo, któreby określało ten szczególny sposób puszczania w ruch i łapania samolotu.

W dwupłatowcu, pilotowanym przez por. Gordona, znajdowało się nad górnem skrzydłem ucho w kształcie trapezu, za które zaczepiał hak, przymocowany do sterowca.

Z tego haka spuszczano i łapano nań podlatujący samolot. Trzykrotnie przeprowadzone próby udały się całkowicie.

Autogiro w Ameryce. Do Filadelfji przybył niedawno de la Cierva, celem zademonstrowania swego autogira.

Duża szybkość wznoszenia i możność pionowego opuszczania się w dół przy lądowaniu obudziła w sferach fachowych ogólne zainteresowanie.

Przelot przez kanał La Manche. 25 sierpnia b. r. przypadało 20-lecie przelotu z kontynentu na wyspy angielskie, dokonanego przez Blériota na płatowcu z silnikiem Anzani 22 KM. Czas przelotu z Dover do Calais wynosił wtedy 37 min.

Z okazji rocznicy, chciał Anglik Latham powtórzyć próbę przelotu przez kanał na takim samym płatowcu „Antoinette".

Jednak tym razem lot się nie udał, gdyż po przeleceniu 10 km, z powodu defektu silnika, Latham wpadł w morze, skąd go wydobył eskortujący statek.

Rekord szybkości, odległości i wysokości na awjonetce. 5 września b. r. pilot Fauvel wystartował na płatowcu „Mauboussin" (Młody Lotnik r. b. Nr. 2, str. 45), zaopatrzonym w silnik 32 KM A. B. C. i w ciągu bardzo krótkiego czasu wzbił się na wysokość 5300 m. Jak pilot oświadcza, awjonetka mogła się jeszcze wyżej wznieść i tylko bardzo silny mróz, na który nie był przygotowany, zmusił go do opuszczenia się z powrotem na ziemię.

Następnie, celem pobicia rekordu długości lotu w zamkniętem kole, który należał dotychczas do Węgra Kaszala i wynosił 650 km, rozpoczął Fauvel lot na trasie Le Bourget—Vauciennes — Le Bourget, osiągając 700 km. Po przejrzeniu zbiorników, okazało się, że pozostało jeszcze 5 litrów paliwa, którego starczyłoby na jeszcze jedno okrążenie.

Z pomiaru zużycia paliwa wynika, że na przelecenie 100 km. potrzebuje ten samolot 6 litrów benzyny i 100 gr. oliwy.

Podczas tego samego lotu ustanowił Fauvel rekord szybkości na 100 km., osiągając średnio 140 km/godz.

„Kraj Sowietów" leci do New-Yorku. Sowiecki samolot „Kraj Sowietów" w swym locie na wschód, w kierunku Nowego Yorku, wylądował szczęśliwie na pośrednich etapach w Czelabińsku, Kurganie, Irkucku i Wierchnieudinsku, a przeleciawszy jezioro Bajkalskie zatrzymał się 30 sierpnia w Czycie.

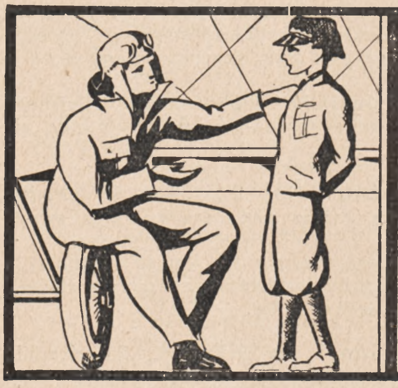
Następnie, pomiędzy 2—3 września, przeleciał etapy Błagowieszczensk i Chabarowsk.

Tutaj podwozie samolotu zostanie zastąpione pływakami, poczem samolot ma wyruszyć w dalszą drogę przez Sachalin, Petropawłowsk na Kamczatce, a wreszcie przez zatokę Beringa na Alaskę.

Nowy piękny raid na Moth'cie. Znany pilot sportowy R. Bentley przyleciał 26 sierpnia z Południowej Afryki do Croydon pod Londynem. Podróż, trwającą 30 dni, odbył na samolocie de Havilland, „Moth". Był to już jego czwarty lot na tej dużej trasie. Tym razem wiózł ze sobą pasażera.

Niezwykły wypadek. Samolot komunikacyjny „City — of—San-Francisco", o którym kilka tygodni temu wszelki słuch zaginął, został odnaleziony w odległości 40 km od Galupp (Meksyk).

Pięciu pasażerów i trzy osoby załogi zostały zabite. Sądząc z zewnętrznego stanu płatowca, samolot ten został w locie trafiony piorunem, a załoga poniosła śmierć wskutek porażenia prądem.



Do nas i o nas



* * *

Minął już miesiąc od chwili rozpoczęcia nowego roku szkolnego. Już miesiąc czasu oddziela od nas ten najpiękniejszy i najprzyjemniejszy dla młodzieży okres, w którym książki, przepełnione bardzo mądremi i, zdaniem większości „sztuby“, bardzo nudnemi naukami, bywają zwykle topione w otchłani niepamięci. Zapominając o książkach, wypracowaniach, „klasówkach“, zapominając o chwilach przykrych i przyjemnych, związanych z pobytem w murach szkolnych, zapomniało się również pewnie i o tem, co pochłaniało niejednego z nas w okresie żmudnej pracy, puściło się pewnie w niepamięć i kochane lotnictwo...

Zbieranie jagód, grzybów, kwiatów, wycieczki łódką na jezioro lub rzekę, dubeltóweczka, kaczuszka, majóweczka, rozkoszne wieczory przy ognisku... Odpoczywanie po całorocznych znojach i trudach, wysypianie się, odżywianie grzesznego, opalonego na bronz, ciała, pochłaniało całą energję młodych lotników, gromadząc w nich nowe zapasy sił do kontynuowania prac, rozpoczętych przed tym okresem błogostanu i wytchnienia. Nadbiegł nadspodziewanie szybko kres wakacyj i rozpoczęcie nauk w szkołach i, co za tem idzie, w głowach uczniowskich zapanował nieopisany chaos. Nowy rozkład lekcyj, nowe książki, nowe zeszyty, nowi nauczycielowie, nowi koledzy... Czyż wobec tego można znaleźć w zajętej tem całkowicie głowie i świadomości kawałek miejsca na myśli czysto lotnicze?

Jednak już miesiąc minął od tej paskudnej chwili, a młodzi napewno opanowali już sytuację w swoich mózgownicach, czas więc i o lotnictwie pomyśleć! Mając nowe, prawie nienaruszone jeszcze złoża sił, „wciągnąwszy się“ już do normalnej pracy szkolnej, powinniśmy ogniście i z zapałem wykorzystywać każdą wolną chwilę czasu dla pracy lotniczej na terenie szkoły, porządkować i przesiewać sitem zdrowego rozsądku nowe projekty i plany, wreszcie przystąpić do realizowania tych szczęśliwych pomysłów, które na to w pełni zasługują! Nie marnujmy drogocennego czasu na „zbijanie bąków“, nie wpadajmy w przyjemny dla leniuchów stan bezczynności, nie zasłaniajmy się słodkiem przeświadczeniem, że „mamy jeszcze czas...“. Przed wami, młodzi lotnicy, jest ogrom pracy, ale i ogrom czasu na planowe i systematyczne jej wykonanie, pamiętajcie jednak i wbijcie to sobie w łepetyny dobrze, że czas— to rzecz bardziej znikoma niż lód pod zwrotnikiem, więc nie odkładajcie nic „na jutro“, a rozpoczynajcie pracę od zaraz!

Młodego lotnika po wakacjach można porównać do śmigłego samolotu, któremu nalano benzyny do lotu.

Dajmy więc hasło: „Kontakt! Pełny gaz!“ i — oderwijmy się śmiało od tej skorupy sennej bezczynności, jak odrywa się samolot od ziemi, by wznieść się ponad horyzonty przeciętnych śmiertelników!

I my również, jak samolot, musimy być przygotowani na przeciwne wiatry i walki z orkanami przeszkód, bądźmy jednak święcie przekonani i o tem, że przejdziemy zwycięsko przez wszystkie walki, gdy dewizą naszą będzie postanowienie: „Tak będzie, bo ja tego chcę“!

— — — — — — —

Co robić? Od czego zacząć?

O tem, co można robić, pisaliśmy już bardzo obszernie w poprzednich rubrykach działu „Do nas i o nas“, więc teraz ograniczymy się tylko do kilku wskazówek, będących odpowiedzią na pytanie „od czego zacząć?“

A więc, przedewszystkiem, szanowni panowie prezesi, przystąpcie natychmiast do sprężystego zorganizowania, trochę zdezorganizowanego wakacjami, Kółka!

Dla zreferowania dalszej działalności Koła na pierwszem zebraniu, musi Pan prezes obmyśleć dokładnie całokształt tej kampanji, obmyśleć ją w ogólnym zarysie i w szczegółach, rozpatrzyć wszystkie „za“ i „przeciw“ danego pomysłu, by nie narazić się na przyszłe niespodzianki i rozczarowania.

Można pomyśleć, na początku, o zorganizowaniu imprezy propagandowo-dochodowej, o jakimś „wieczorze lotniczym“, urządzonym własnemi siłami i przy pomocy szkolnych chórów, orkiestr, szkolnych specjalistów od deklamacji i mistrzów „słowa żywego“.

A czy modelarnia i czytelnia znajdują się w stanie kwitnącym, albo rozkwitającym? Jeżeli nie, to wstyd doprawdy! Lokalu niema? A od czegóż pomysłowość i zdolność kombinowania?

Warto również zastanowić się i nad problemem wycieczki na najbliższe lotnisko.

Jak widzimy więc, praca zapowiada się bardzo interesująco, trzeba tylko trochę dobrej woli, sprytu i zamiłowania, a przy końcu roku szkolnego niejedni z nas będą mogli być dumni z dokonanych postanowień i szczęśliwi z osiągnięcia zamierzonych celów.

Z DZIAŁALNOŚCI KÓŁ

Teczka, zawierająca sprawozdanie z dotychczasowych prac lotniczych młodzieży szkolnej, nadsyłanych nam jako odpowiedzi na ogłoszoną w majowym numerze, „Mł. Lotnika“ ankietę, przybrała już „wcale“ pokaźne wymiary objętościowe! Teraz mamy już oczywiste, czarno na białem wypisane, dowody istnienia oraz intensywnej, celowej i skutecznej działalności wprost niezliczonej ilości młodych lotników, realizujących swoje szczytne ideały z wytrwałością, energją i stałością wprost godną podziwu!

Pierwszem kółkiem lotniczem żeńskiem, które drogą pocztową przesłało nam odgłos swoich prac jest Szkolne Koło L. O. P. P. w gimnazjum żeńskiem im. Niemcewicza w Łowiczu, zorganizowane 1-go kwietnia 1924 r., a więc istniejące już przeszło 5 lat! Głównym inicjatorem i organizatorem tego Koła jest p. prof. Doleżal, członkami i członkiniami — „ciało“ pedagogiczne tego gimnazjum i ciałka jego nadobnych wychowanek, w ogólnej ilości stukilku-

dziesięciu osób. Koło posiada własną bibljotekę, składającą się z około 150 różnych książek, broszur i pism lotniczych. Praca lotnicza omawianego kółka jest prowadzona pod hasłem jaknajszerszej propagandy lotnictwa, gdyż zorganizowanie i prowadzenie modelarni napotykało na brak funduszów oraz — brak chętnych do żmudnego i wymagającego cierpliwości wykonywania modeli. W czerwcu 1926 r. został zorganizowany tygodniowy Kurs instruktorski obrony przeciwgazowych dla młodzieży szkolnej obojga płci, przy zastosowaniu 25 masek przeciwgazowych R. S. C. Pozatem członiknie kółka brały czynny udział w 2 akademjach lotniczych i współpracowały przy pokazach ruchomej wystawy L.O.P.P.

Strona finansowa również może wprawić nas w zachwyt: ogółem wpłacono do L.O.P.P. około 1000 zł.!

W planie na przyszłość honorowe miejsce zajmuje wycieczka lotnicza oraz — chrzest powietrzny jej kilku uczestniczek, szczęśliwych posiadaczek pozwolenia na to swych rodziców. Za miłe dla nas sprawozdanie Koła żeńskiego w Łowiczu serdecznie dziękujemy i przypuszczamy, że będzie ono bodźcem dla innych przedstawicielek płci pięknej, uczęszczających do szkół średnich, do rozpoczęcia tak wzniosłej i pięknej w swoich założeniach pracy lotniczej.



VII kl. gimn. im. Niemcewicza w Łowiczu z prof. W. Doleżalem pośrodku.

Do tych, którzy stawiają pierwsze kroki na ciernistej drodze organizowania społeczności lotniczej, należą, pełni zapału i wiary w lepszą przyszłość p p. E. Maciejak i Br. Pawłowski w Łowiczu Wlkp. Po dość długich i uciążliwych „namawianiach" zdołali nakłonić 18 swoich kolegów do wstąpienia do organizowanego przez siebie Koła L.O.P.P. i wszystko poszłoby dalej jaknajlepiej, gdyby nie p. Okoliński, który jest sekretarzem Kom. Pow. L.O.P.P. Oświadczył on im, mianowicie, że, niby i owszem, ale do tego interesu trzeba aż 25 członków! No i sprawa, jak to się mówi, „wzięła w łeb"!

W rzeczywistości jednak tak źle nie jest: dla zorganizowania Koła L.O.P.P. młodzieży potrzeba jest minimum 10 członków założycieli, w myśl odpowiedniego paragrafu regulaminu Zarz. Gł. L. O. P. P. dla kół szkolnych (pisaliśmy o tem w grudniowym numerze 1928 r. w dziale „Do nas i o nas"). W najgorszym wypadku można prosić o wpisanie chętnych do jednego z już istniejących miejscowych Kół. L.O.P.P.

Znacznie mniej kłopotów będą mieli organizatorzy placówki lotniczej w gimnazjum państw. w Kowlu, posiadającem już własną modelarnię, założoną w dniu 15.VI. b. r., dzięki przychylności dyr. gimn., p. Laskowskiego, który wyznaczył na modelarnię lokal w gmachu szkolnym, a miejscowy Kom. L.O.P.P. wspiera ją finansowo.

Obecnie najważniejszą kwestją do zrealizowania wydaje się nam zawiązanie Koła Lotniczego w celu dalszej planowej pracy lotniczej na terenie całego gimnazjum.

Młodzi lotnicy w Kowlu! nie wolno Wam marnować idealnych warunków do zrealizowania waszych celów i obowiązków! W najbliższym czasie musimy otrzymać od Was wiadomość o zorganizowaniu Koła i dowiedzieć się, jak macie zamiar pracować w przyszłości! P. R. Flachowi dziękujemy bardzo za powiadomienie nas o istnieniu i w Kowlu zastępów młodych lotników.

Na gorącą pochwałę zasługują również i ci, którzy w dniu 30.IX.1928 r. wznowili działalność szkolnego koła L. O. P. P. w gimn. im. Kr. W. Jagiełły w Drohobyczu, zorganizowanego uprzednio w końcu roku 1926. Dzięki niestrudzonej działalności Zarządu Koła, obecnie gimnazjum to posiada aż 400 młodych lotników, oczekujących na chwilę otrzymania matury, by rozpocząć zawodową pracę lotniczą po uzyskaniu dyplomów inżynierów lotnictwa lub pilotów. Istniejąca w Kółku bibljoteka umożliwia jego członkom zdobywanie wiedzy lotniczej, a „Młody Lotnik" i „Lot Polski" informują ich stale o rozwoju lotnitwa. Kursy modelarstwa prowadził w r. 1927 i 1928 p. inż. Wilk z Borysławia, pod którego kierunkiem budowano redukcyjne modele płatowców. W dniu 18 maja r. b., a więc w chwili żniw szkolnych, kiedy każda chwila czasu posiada najwyższą swoją cenę, nasi Koledzy w Drohobyczu umieli znaleźć czas na rozpoczęcie nowego kursu modelarstwa, budując tym razem modele latające, pod kierownictwem p. Wł. Siadka z Kom. Woj. L.O.P.P. W dniu 30 czerwca r. b. wypróbowano wykonane modele, które, dzięki niesprzyjającym warunkom, nie przyniosły spodziewanych wyników. W przyszłości koło ma zamiar zorganizować wycieczkę lotniczą do Skniłowa (Lwów) oraz rozpocząć nowy kurs modelarski. Wnioskując z treści nadesłanego sprawozdania, można żywić nadzieję, że już w najbliższej przyszłości będziemy mogli obwieścić ogółowi interesujących się tem czytelników, że „Koło w Drohobyczu zorganizowało wycieczkę lotniczą i t. p. i t. p.", czego im serdecznie życzymy.

NASZA POCZTA

WPan Zygmunt Gajewski w Bydgoszczy. W Polsce można otrzymać dyplom inżyniera lotnika tylko po ukończeniu sekcji lotniczej, istniejącej na wydziale mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Aby to osiągnąć, należy przedewszystkiem zdać maturę, wstąpić na Polit. Warsz. po szczęśliwem zdaniu egzaminu konkursowego, uzyskać pół dyplomu na wydz. mechanicznym (owoc pierwszych dwóch lat sumiennych studjów), wybrać jako specjalność lotnictwo i tak pracować na sekcji lotn., by w ciągu 2 następnych lat ostatecznie uzyskać chlubny tytuł inżyniera lotnictwa.

O inżynieryjnych szkołach lotniczych niemieckich i francuskich napiszemy obszerniej w następnym numerze.

WPan Herszel w Sieradzu. Jak dotychczas, Polska posiada tylko cywilne szkoły lotnicze przy klubach oraz wojskową w Bydgoszczy, dla podoficerów i w Dęblinie (podchor.) dla oficerów. W klubach szkolą się tylko członkowie. Aby się dostać do Bydgoszczy, trzeba mieć wykształcenie, równoważne 6 klasom szkoły średniej.

WPan A. Jakubiec w Białej. Zasadniczo L.O.P.P. udziela materjalnej pomocy w formie stypendjów tylko tym, którzy już kształcą się w zawodzie lotniczym, studjując bądź na sekcji lotniczej Politechniki Warsz., uzyskawszy pół dyplomu na wydz. mechanicznym, bądź też Polakom, pobierającym nauki w zagranicznych zakładach naukowych lotniczych (mowa, oczywiście, o tych

którzy, odznaczając się pilnością i pracowitością, nie mają odpowiednich środków materjalnych na kształcenie się).

W wyjątkowych wypadkach L.O.P.P. pomaga również i tym, którzy, wykazawszy swoją pracą w szkole średniej wielkie zamiłowanie do lotnictwa, pragną wstąpić na wyższą uczelnię w celu zdobycia wyższego wykształcenia w zakresie lotniczym.

Aby więc uzyskać stypendjum L.O.P.P. na rozpoczęcie wyższych studjów, należy posiadać dowody, stwierdzające niezbicie zamiłowanie do pracy lotniczej z wykazaniem zdolności w tym kierunku i być niezamożnym.

WPan Fr. Łatka w Białowodach. Aby dać Panu odpowiedź, jesteśmy zmuszeni prosić o poinformowanie nas w sprawie w tym wypadku wielkiej wagi: jakie ma Pan wykształcenie (ile klas gimn. wzgl. innej szkoły, do której Pan uczęszczał)?

WPan Ludwik Humpala w Kutnie. Informacje w sprawie planów latawca Hargrave'a będzie mógł, prawdopodobnie, udzielić Instytut Badań Technicznych Lotnictwa (Warszawa, lotnisko na Mokotowie).

ZARZĄDZENIA WŁADZ LOTNICTWA POLSKIEGO

I. WYDZIAŁU LOTNICTWA CYWILNEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Okólnik Nr. L/2355/29/E z dn. 19 lipca 1929 r.

Niektóre z zainteresowanych instytucyj, zgłaszając swe samoloty do rejestracji, nadsyłają niewłaściwe zdjęcia fotograficzne.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że samoloty powinny być fotografowane ściśle z przodu i z profilu (bez odchyleń) na tle horyzontu, względnie budynku (hangaru).

Fotografje o wymiarze 9×12 cm.

Zdjęcia fotograficzne innych wymiarów, dokonane pod kątem, na tle bliskich drzew i t. p. nie będą przyjmowane.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę, że grupę znaków przynależności państwowej i rejestracyjnych (litery) należy umieszczać na samolotach na powierzchni dolnej płatów dolnych, na powierzchni górnej płatów górnych oraz po obu stronach kadłuba między skrzydłami i płatami ogona.

Litery znaków na płatach dolnych i górnych powinny być zwrócone górną częścią przedniej krawędzi do płatów.

Na jednopłatowcu umieszcza się grupę znaków na górnej i dolnej powierzchni płatów w sposób wyżej wskazany.

W innych miejscach samolotu znaków umieszczać nie należy, ani stawiać kropek po literach znaku przynależności państwowej i rejestracyjnego.

Okólnik Nr. L/2476/29/E z dn. 2 sierpnia 1929 r.

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę właścicieli zarejestrowanych statków powietrznych, że o wszelkich wypadkach lotniczych należy natychmiast po wypadku w drodze najkrótszej (telefonem, telegrafem) zawiadamiać „Bureau Veritas"*), potwierdzając zawiadomienie to drogą pisemną w terminie nie przekraczającym dni 14 od daty wypadku (Art. 13 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 28 r. o prawie lotniczem, D. U. R. P. Nr. 31 poz. 294).

W Z Ó R

.... dnia .... 19 ....

Zawiadomienie o wypadku lotniczym.

Statek powietrzny typu: ....
Nr. rejestru: ....
Znaki rejestr.: ....
Typ i nr. fabr. silnika: ....
Rodzaj lotu: ....
Na przestrzeni: ....
Ilość załogi: ....
Imię i nazwisko pilota: ....
Ilość pasażerów: ....
Bagaż w kg.: ....
Poczta w kg.: ....
Miejsce, data i godzina wypadku: ....
Przypuszczalny powód wypadku: ....
Uszkodzenia załogi i pasażerów: ....
Przybliżone określenie uszkodzeń statku pow.:
Przybliżony procent uszkodzeń statku pow.:
Uwagi:

Podpis właściciela statku powietrznego
wzgl. upoważnionego następcy.

*) Warszawa, Topolowa — lotnisko. Tel. 526-16 Adr. tel.: Veritas — Warszawa.

II. DEPARTAMENTU AERONAUTYKI MINISTERSTWA SPRAW WOJSKOWYCH

Okólnik L. 11767/29 Aer.Og.Org. z dn. 28.IX.29 o przestrzeganiu postanowień prawa lotn. przez pilotów wojskowych.

Wobec kilkakrotnych raportów zawiadowców portów lotniczych Min. Komunikacji w sprawie nieprzestrzegania przez wojskowy personel lotniczy, pilotujący samoloty prywatne, postanowień prawa lotn. i rozporządzeń wykonawczych do niego, zarządzam:

1) Załogi wojskowe, pilotująca samoloty prywatne, winny posiadać dokumenty, przewidziane w rozp. wykonawczem Ministra Komunikacji z dnia 8.II.1929 r., wydanego w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojsk. i Spraw Wewn. (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz 323).

2) Załogi winny zastosować się do przepisów rozp. wyk. Ministra Komunikacii, wydanego w porozumieniu z M. S. Wojsk. z dn. 26.XI.1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 1/29, poz. 6).

Jednocześnie, celem ułatwienia Ministerstwu Komunikacji kontroli i nadzoru nad samolotami prywatnemi, kategorycznie zabraniam przyjmowania na lotniskach, w obrębie których znajdują się hangary Min. Komunikacji, samolotów prywatnych do hangarów wojskowych.

BIULETYN AEROKLUBÓW AKADEMICKICH

Aerokluby Akademickie istnieją w Warszawie, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Wilnie i Gdańsku. Zespolone są, w Związku Polskich Aeroklubów Akademickich (Z. P. A. A.) z Zarządem Głównym na czele.

Nr. 22 (9)

ZARZĄD GŁÓWNY

Sekretarjat: Warszawa, Chmielna 27 m. 7.

Nowy członek Z. P. A. A. W dn. 28 września 1929 został przyjęty do Z. P. A. A. Aeroklub Akademicki w Gdańsku.

Wstąpienie do Zrzeszenia Klubów Lotniczych. Na skutek uchwały V-go Zjazdu, Związek przystąpił imieniem 6-ciu A. A. do Zrzeszenia Klubów Lotniczych przy A. R. P.

Zjazd. W dn. 28—30 września, w Poznaniu, odbył się V-ty nadzwyczajny zjazd Aeroklubów Akademickich. Porządek dzienny obrad obejmował:

1. Zagajenie i wybór Prezydjum,
2. Powitania,
3. Ustalenie listy delegatów,
4. Sprawozdanie informacyjne Zarządu Gł. z działalności Z.P.A.A. w roku bieżącym,
5. Zapytania,
6. Referat Przedstawiciela Komisji Lotnictwa Sportowego na temat programu lotnictwa sportowego w Polsce i zadań klubów lotniczych,
7. Dyskusja nad referatem i rezolucje programowe,
8. Wniosek Zarządu Gł. w sprawie przyjęcia do Z.P.A.A. Aeroklubu Akademickiego w Gdańsku,
9. Sprawa przystąpienia Z.P.A.A. do Zrzeszenia Klubów Lotniczych,
10. Zmiany statutu,
11. Wnioski Zarządu Gł. i Klubów,
12. Wolne wnioski,

Sprawozdanie ze zjazdu zamieszczone jest w tekście niniejszego numeru Młodego Lotnika. Zarząd Gł. uznaje je za oficjalne.

Zjazd zaszczycili obecnością: z ramienia Departamentu Aeronautyki MSWojsk. p. mjr. dypl. F. Haberek, z Wydz. Lotn. Cyw. M. K. — zast. nacz. p. R. Adamowicz, z Komisji Lotnictwa Sportowego — p. kpt. Halewski.

Skład delegacyj, które przybyły w komplecie, był następujący:

Z A. A. Warsz.—K. Jagoszewski, inż. S. Rogalski i W. Rychter.

Z A. A. K. — kpt. T. Halewski, dr. K. Piotrowski i E. Ekielski.

Z A. A. L. — T. Załęski, Ł. May i W. Olszewska.

Z A. A. P. — mjr. inż. B. Wojtarowicz, L. Rosiński i J. Mościcki.

Z A. A. Wil.—A. Rojecki, K. Markiewicz i A. Jankowski.

Pozatem był obecny, początkowo w charakterze obserwatora, później delegata, reprezentant A. A. G. inż R. Płoszek, oraz kilku obserwatorów z innych klubów.

Zarząd Gł. zastępowali: prezes Osiński i sekretarz Gryżewski.

Zebranie Zarządu Gł. W dniu 27. IX., w przededniu Zjazdu, odbyło się w Poznaniu zebranie Zarządu Gł., na którem omawiane były szczegółowo sprawy zjazdowe. M. in. przedyskutowano program A. A., z którym Prezydjum Zarządu Gł. wystąpiło na Zjeździe, oraz ułożono plan dyskusji zjazdowej w punktach 7, 9 i 10,

W obradach uczestniczyli czł. Z. G: Osiński, Jagoszewski, mjr. Wojtarowicz, Załęski i Rojecki.

Działalność szkolna A. A. w sierpniu 1929. Aerokluby Akademickie szkoliły w ostatnim dniu lipca 69 osób. W ciągu sierpnia przybyło 12, przestało się szkolić 4, w dniu 31 sierpnia 1929 szkoliło się więc w A. A. 77 osób.

Stan wyszkolenia w tym dniu był następujący: Ukończyło szkolenie — 22, kończyło — 13, odbywało loty samodzielne, przed warunkami 25, z instruktorem latało 17.

W sierpniu 1929 samoloty Aeroklubów Akademickich wykonały 3.759 lotów w czasie 530 godz. 56 min. W porównaniu z miesiącem poprzednim (lipcem) liczba lotów zmalała o 20%, a czas wzrósł o 1,5%.

Żadnych nieszczęśliwych wypadków z ludźmi nie było.

Nagroda Z. P. A. A. Związek ufundował puhar przechodni dla Aeroklubu Akademickiego, którego członkowie osiągną w dorocznych zawodach organizowanych, przez Z. P. A. A. lub w jego zastępstwie przez jeden z A. A. — największą ilość punktów.

W roku bież. puhar będzie przyznany za udział w Locie południowo-zachodniej Polski, organizowanym przez A.A.K. wespół z L.O.P.P.

Dn 3.X.1929.

(—) Prezydjum.

A. A. w WARSZAWIE

Sekretarjat: Chmielna 27 m. 7.

Sprawy szkolne. W szkole lotniczej A. A. W. kurs pilotażu dobiega ostatecznie końca. Dwu uczniów pozostało na warunkach i został zawieszony, reszta szkołę ukończyła. W połowie października odbędzie się uroczyste wręczenie dyplomów pilotom.

Loty. W ciągu września dokonano w A. A. W. 575 lotów w czasie 93 godzin. Na loty szkolne przypada z tej liczby lotów 412 o czasie godzin 65, na loty treningowe i awjonetek lotów 163 i godzin 28.

Wypadek. Wobec ukazania się notatki w prasie, niedostatecznie jasno podającej przyczynę wypadku, jaki miał miejsce w naszej szkole w dn. 18 września r. b., wyjaśniamy:

Przyczyną wypadku było zerwanie (przetarcie się) linek steru wysokości, które nastąpiło wskutek wadliwego ustawienia ich przez fabrykę, w której był płatowiec budowany. Stwierdziła to komisja parku 1 p. lotn. Dostrzeżenie tej wady było przez nadzór techniczny A. A. niemożliwe, gdyż przetarcie nastąpiło w wewnętrznej części kadłuba. Zarówno instruktor, jak i uczeń wyszli z wypadku cało. Płatowiec uległ zniszczeniu.

Raport załogi R. W. D. Zarząd A.A.W. na posiedzeniu w dniu 9 września wysłuchał raportu kol. kol. Stanisława Wigury i por. pil. Franciszka Żwirko z przebiegu lotu R. W. D. Postanowiono, po porozumieniu się z Aeroklubem Rzeczypospolitej Pol., przesłać podziękowanie władzom wszystkich niemieckich portów lotniczych odwiedzonych przez R. W. D., a więc portów Tempelhof, we Frankfurcie i Erfurcie oraz wojskowym lotniczym władzom francuskim w Nimês za serdeczne przyjęcie i życzliwość w czynieniu wszelkich ułatwień przy przelotach.

(—) *W. L. Sobol*
Sekretarz.

A. A. we LWOWIE

Sekretarjat: Potockiego 67 m. 1.

Stan wyszkolenia w dniu 1-go września 1929 r. był następujący: pilotów 6, na warunkach 7, samodzielnych 5, na usamodzielnieniu 2, zawieszony 1.

W miesiącu sierpniu ukończyli szkolenie pp.: Matz Rudolf i por. Dr. Kajetan Czarkowski-Golejewski.

W ubiegłym miesiącu wykonano 478 lotów w czasie 50 godzin 22 minut.

W lipcu b. r. wykonali członkowie A. A. L. Grzeszczyk Szczepan i May Ładysław na awjonetce Aeroklubu J. D. 2 raid na trasie: Warszawa—Lublin—Dęblin—Warszawa — Toruń—Poznań—Łódź—Warszawa—Lublin—Lwów, łącznie 1300 km. Pilotował prezes A. A. L. Grzeszczyk Szczepan.

Dn. 3.IX.29.

Za Zarząd:
(—) *T. Załęski* — v. prezes
(—) *W. Olszewska* — w/z sekretarza.

A. A. w POZNANIU

Sekretarjat: Al. Marcinkowskiego 24. „Nur"

Zjazd A. A. W dniach 28, 29 i 30 września b. r. odbył się w Poznaniu Zjazd Aeroklubów Akademickich. Przybyli delegaci z Warszawy, Krakowa, Lwowa, Wilna oraz najmłodszego klubu—Gdańska, który został przyjęty do Związku Polskich Aeroklubów Akademickich.

Sprawy szkolne. W bieżącym miesiącu uzyskali dyplomy pilotów turystycznych kol. Litwiński Zbigniew i kol. Grzybkowska Halina. Na ukończeniu pilotażu jest kol. Tomaszewska Marja, Andrukiewiczówna Sabina, Grzybkowski Bohdan, Offierski Michał, inż. Janowski Antoni, inż. Płoszek Rudolf (z A. A. Gdańsk) i Ruszczyński Janusz. W ten sposób, na zakończenie kursu, liczba wyszkolonych dojdzie do sumy 15 osób. Dwóch z tej liczby, a mianowicie kol. Rosiński Ludwik i Mościński Janusz, przeszli podczas ćwiczeń rezerwowych w tym roku kurs pilotażu na Potezie i uzyskali warunki na dyplom pilota wojskowego.

Sprawy techniczne. Wkrótce z remontu wyjdzie „Albatros B 2", na którym klub rozwinie dalszą propagandę na rzecz A. A. oraz dokona szeregu przelotów do sąsiednich klubów. Wskutek pożaru fabryki „Samolot" spłonęły nam silniki, przydzielone przez Departament Aeronautyki oraz silnik „Anzani" awjonetki Medweckiego.

Za Zarząd:

Dn. 30. IX. 29.

(—) *L. Rosiński*
v. prezes

(—) *B. Karliński*
sekretarz

A. A. w WILNIE

Sekretarjat: Mickiewicza 7.

Działalność szkolna. Płatowce szkoły lotniczej A. A. w Wilnie w okresie od 1 do 30 sierpnia 1929 roku wykonały 812 lotów, co dało w sumie 67 godzin 40 min. lotu. W tym czasie wylaszowało się jeszcze 7 uczniów tak, że ogółem Klub ma 11 wylaszowanych w tym roku, w tem 1 koleżanka. Pozostali uczniowie, w liczbie 3, będą się laszowali w przyszłym miesiącu. Koledzy wylaszowani w poprzednim miesiącu w liczbie 5 kończą warunki tak, że w pierwszych dniach września otrzymają dyplomy.

Podczas szkolenia w ubiegłym miesiącu nie było ani jednego wypadku i wszystkie trzy samoloty są stale w ruchu.

Dn. 30.VIII.29

Za Zarząd:
(—) K. Hałaburda — prezes.

Linje Lotnicze „Lot"

ROZKŁAD LOTÓW

ważny od dnia 16 sierpnia 1929 r aż do odwołania.

Godzina	Kierunek	Godzina
	Warszawa—Poznań	
14.30	Warszawa	10.30
16.30	Poznań	8.30
	Warszawa—Katowice	
9.30** 13.15	Warszawa	11.15** 15.30
12.00 15.45	Katowice	8.45 13.00
	Warszawa—Kraków	
9.30*	Warszawa	15.30*
12.00	Kraków	13.00
	Warszawa—Lwów	
13.45	Warszawa	11.15
16.30	Lwów	8.30
	Warszawa—Gdańsk	
14.15	Warszawa	11.30
16.45	Gdańsk	9.00
	Katowice—Kraków	
11.45* 12.30** 16.15	Katowice	8.15 12.15** 13.00*
12.15 13.00 16.45	Kraków	7.45 11.45 12.30
	Katowice—Poznań	
8.30	Katowice	15.45
11.00	Poznań	13.15
	Katowice—Brno—Wiedeń	
12.45**	Katowice	12.15**
15.00	Brno	10.00
15.30	Brno	9.30
16.30	Wiedeń	8.30
	Kraków—Wiedeń	
12.45*	Kraków	12.00*
15.15	Wiedeń	9.30
	Poznań—Bydgoszcz—Gdańsk	
14.00	Poznań	11.00
15.00	Bydgoszcz	10.00
15.30	Bydgoszcz	9 30
16.45	Gdańsk	8.15

Objaśnienie znaków:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy, piątki
** „ „ „ we wtorki, czwartki, soboty.

Podróż

bez wstrząsów, dymu, kurzu, tłoku, zapewnia

samolot.

1.000.000 kilometrów przeleciały samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot" w czasie od 1 stycznia do drugiej połowy września 1929 r. i przewiozły ponad 10.000 pasażerów, miljon listów i 250 ton towarów.

100% bezpieczeństwo. Jedyna podróż bez wypadków.

Korzystajcie z komunikacji powietrznej.